

La Protection de la Construction Navale

en France et à l'Étranger (fin 1928)

Thèse pour le Doctorat en Droit

(Sciences Politiques et Economiques).

Présentée et soutenue le mercredi 6 mars 1929, à 2 heures.

PAR

Lucien LEFOL

Ingénieur de la Marine

JURY :

Président : M. AFTALION

Suffragants : MM. TRUCHY
LESCURE

PARIS

LES PRESSES MODERNES

IMPRIMERIE

45, rue de Maubeuge, 45

**La Protection de la Construction Navale
en France et à l'Étranger**

(fin 1928)

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

La Protection de la Construction Navale

en France et à l'Étranger (fin 1928)

Thèse pour le Doctorat en Droit

(Sciences Politiques et Economiques).

Présentée et soutenue le mercredi 6 mars 1929, à 2 heures.

PAR

Lucien LEFOL

Ingénieur de la Marine

JURY :

Président : M. AFTALION
Suffragants : MM. TRUCHY
LESCURE

PARIS

LES PRESSES MODERNES

IMPRIMERIE

45, rue de Maubeuge, 45,

1929

à
9,
me
rité
re-
tion

ont
leurs
La
ment
eille
hos-

on
nt
n
i

1928 au 6^e rang après l'Angleterre, les Etats-Unis, le Japon, l'Allemagne, l'Italie.

D'où vient cet arrêt dans l'essor de notre pavillon ? Quelle est donc la crise qui frappe à la fois notre Armement et notre Industrie des Constructions Navales ?

Il faut pour bien le comprendre, se rappeler que le caractère du navire est essentiellement extra-territorial, et que par conséquent les industries de l'Armement et des Constructions Navales ne peuvent vivre que si elles sont établies, dans chacun des pays concurrents, sur un pied d'égalité économique avec leurs similaires de l'étranger. S'il n'en est pas ainsi, elles sont condamnées en période de dépression économique générale, non seulement à végéter mais même à disparaître, si l'Etat n'intervient point en leur faveur.

Il est bien évident par ailleurs, et tous les Etats l'ont maintenant compris, que l'Armement et la Construction Navale sont indispensables à la défense nationale, et que ces 2 industries doivent être rangées parmi les industries clés que les doctrines libérales elles-mêmes acceptent de voir protéger.

L'Armement doit pouvoir, en particulier, acquérir les navires marchands nécessaires à l'activité économique du pays, au cours mondial; il doit pouvoir vivre, malgré les charges particulières qu'il supporte, et dont l'Etat doit lui tenir compte par une équitable compensation.

Or, si la flotte marchande est un instrument essentiel de notre économie nationale, l'outil qui la forge, et qui forge aussi notre Marine de Guerre, doit être entretenu en état permanent de bonne utilisation. La présente étude a pour but justement d'examiner la situation de l'industrie des Constructions Navales en France et à l'étranger, ainsi que les mesures prises ou à prendre pour la protéger. Il est bien évident qu'en raison des liens intimes qui lient la Construction Navale à l'Armement, nous devons étudier aussi certaines mesures prises en faveur de l'Armement soit parce qu'elles constituent une protection indirecte des Chantiers, soit pour la clarté générale de notre exposé. Mais nous ne le ferons que

dans la mesure strictement indispensable et nous nous attacherons plus particulièrement à l'étude du problème économique de l'industrie des Constructions Navales.

Les régimes essayés en France, pendant tout le cours du XIX^e siècle, ont tous été protectionnistes, malgré une tentative infructueuse de libre-échangeisme absolu (1860 à 1880) et se sont traduits par les mesures plus ou moins heureuses des Lois de 1881, 1893, 1902, 1906. Avant la guerre, un régime assez harmonieux avait été finalement établi par la Loi de 1906, séparant nettement les intérêts de l'Armateur et du Constructeur, évitant toute contradiction entre les uns et les autres, par un choix judicieux des paramètres de protection.

Il est intéressant, d'autre part, d'examiner à un point de vue presque exclusivement historique, la situation des industries des Constructions Navales et de l'Armement pendant la guerre et lors de la liquidation ayant suivi la fin des hostilités. Ainsi se trouveront précisées les conditions dans lesquelles nous nous trouvions à la reprise des luttes économiques, en face de nos multiples concurrents.

Pour mieux définir les conditions générales dans lesquelles luttent nos Chantiers, nous donnerons un certain nombre de statistiques extraites soit de documents particuliers, soit de documents officiels (Rapports du Lloyd's Register ou du Service des Douanes) et dont certaines, présentées sous une forme nouvelle, montrent :

Le parallélisme entre le mouvement des frets et le tonnage mondial des navires construits,

Les incidences des lois de protection sur le tonnage construit (pour la France en particulier),

La part prise par notre pavillon dans le mouvement général des entrées et sorties dans nos ports,

Les variations en pourcentages (par rapport au tonnage mondial) des tonnages possédés par les principaux pays maritimes.

A la base de l'étude des mesures protectionnistes, doit figurer une comparaison des prix de revient de la construction

navale en France et en Grande Bretagne. Nous étudierons, en particulier, deux prix de revient détaillés d'un cargo et d'un paquebot et nous essaierons de chiffrer l'influence des conditions défavorables que sont, pour les Chantiers français, leur éloignement des usines métallurgiques, les commandes-échantillons, l'élévation des tarifs de transport, la non spécialisation des sous-traitants et même les exigences particulières des Armateurs. Nous montrerons, quel est en période normale, d'après-guerre et d'après stabilisation, l'écart moyen des prix de revient anglais et français, et comment cet écart se trouve accentué depuis plusieurs mois par les pratiques anglaises de dumping plus ou moins déguisées.

Les éléments de base = prix de vente du navire et prix de revient de sa construction, étant ainsi précisés, nous étudierons les mesures protectionnistes prises par les Gouvernements étrangers en faveur de leur industrie des Constructions Navales, mesures, qui au point de vue du régime de protection, peuvent être classées en mesures :

- de protection indirecte (cas de la Suède et de la Norvège),
- de protection indirecte outrancière (cas des Etats-Unis),
- de protection directe (Angleterre, Italie, Allemagne, Japon, Espagne, Hollande, Danemark etc...).

Il apparaît bien d'ailleurs par la simple lecture des statistiques, que les mesures du premier ordre, se sont révélées à peu près inopérantes.

Il est remarquable en tout cas de constater que la protection de l'industrie des Constructions Navales, qui était avant la guerre l'exception, est devenue après la guerre la règle, même pour les pays comme l'Angleterre, les plus certains de leur position favorisée et de leur suprématie, alors que par un renversement singulier, la France abandonnait en même temps, ses anciennes habitudes de protectionnisme modéré.

En face de l'ensemble des mesures étrangères, la dépréciation du change français a seul constitué pour nos Chantiers une protection temporaire pendant les premières années d'après-guerre. La stabilisation devait déclancher une poli-

tique un peu plus réaliste, réclamée d'ailleurs depuis 1921 par la Construction Navale et par l'Armement.

A vrai dire, dès 1923, il était apparu que la constitution d'une flotte de navires-citernes, correspondant à nos besoins, était indispensable à la sécurité du Pays en temps de guerre. La Loi du 10 Janvier 1925 créa un Office du Combustible pour favoriser la navigation des pétroliers sous pavillon français, qu'ils fussent de construction étrangère ou plus particulièrement de construction française.

La première disposition législative qui, pour la France, soit après la guerre une véritable manifestation de politique protectionniste, est la Loi sur le Crédit Maritime du 2 Août 1928, accordant à l'industrie maritime et particulièrement au petit et au moyen Armement, par l'intermédiaire du Crédit Foncier de France, des prêts destinés à la reconstitution de la flotte française. Nous aurons l'occasion de souligner l'ampleur assez limitée de la Loi, et le fait que son principe même de protection indirecte de notre industrie des Constructions Navales, est tel, que les mesures de protection directe, prises par la plupart des pays étrangers, sont susceptibles de la combattre assez efficacement.

Il faut noter, par ailleurs, que l'utilisation par certains de nos armateurs, des Prestations en Nature pour l'acquisition en Allemagne de constructions neuves, remboursables par annuités, enlève à nos Chantiers une partie des commandes de navires sur lesquelles ils sont raisonnablement en droit de compter.

La France n'a donc fait qu'ébaucher, en faveur de son industrie des Constructions Navales, une politique de protection indirecte, conséquence de la politique moins timide qu'elle commence à pratiquer en faveur de son Armement. Et pourtant, il est curieux de constater qu'à l'exécution par un chantier d'une commande de navire, correspond pour l'Etat une rentrée d'impôts en cascades chez le constructeur principal et chez ses sous-traitants, dont l'ordre de grandeur est environ les 15 % du prix du bâtiment.

Il nous faudra finalement conclure, car un exposé, si dé-

taillé soit-il, de chiffres, de faits, d'évènements, ne peut suffire à définir par soi-même le régime d'avenir de nos chantiers.

Mais nous éviterons de nous laisser entraîner trop vite, car les données du problème changent tous les jours. Souhaitons au moins d'avoir pu les préciser en fin de 1928, et que des solutions efficaces, que ce soit celles que nous suggérons comme possibles, ou d'autres analogues, insufflent enfin une vie nouvelle à notre industrie des Constructions Navales comme à notre Armement.

II. — La protection de la construction navale en France avant la guerre.

L'acte de navigation du 21 Septembre 1793. — Les traités de Commerce de 1860 et la Loi de Mai 1866. — La Commission de 1873. — La Loi du 29 Janvier 1881. — La Loi du 30 Janvier 1893. — La Loi du 7 Avril 1902. — La Loi du 19 Avril 1906. — Représentation graphique. — Appréciation d'ensemble.

Nous montrerons, par la suite, dans quelle situation privilégiée se trouvent et se sont trouvés de tous temps les Chantiers anglais vis-à-vis de leurs concurrents français. Proximité des usines de transformation et des Aciéries, prix réduits des matières premières de base (acier et charbon), abaissement des frais généraux et par suite des prix de revient, par la spécialisation et la standardisation, tels étaient les éléments essentiels rendant les procédés de construction anglais infiniment plus économiques que les nôtres avant la guerre (1).

En France, notre industrie métallurgique se trouvait concentrée dans le Nord et l'Est, loin de nos Chantiers navals, handicapés du prix des transports ou de droits de douane (2). Les crises inévitables, et d'ailleurs périodiques des frets, les crises synchrones du prix de vente des navires auraient rapidement entraîné la fermeture de nos établissements, si nous n'avions adopté une politique très nette d'aide à la Construction Navale. Entre la Révolution et la Guerre de 1914, on distingue, à cet égard, trois régimes bien distincts.

Au cours de la première période, courant de 1793 à 1860,

(1) Sauf peut-être en ce qui concerne le prix des aciers, toutes ces remarques conservent actuellement leur entière valeur.

(2) A l'exception des « Ateliers et chantiers de France » de Dunkerque, créés justement pour concurrencer les chantiers anglais, constructeurs de cargos.

la protection des Chantiers est outrancière, allant même jusqu'au monopole. Par contre, la protection de l'Armement, qui n'est d'abord qu'un monopole de fait, tend au contraire à s'atténuer quelque peu sous la Restauration.

A la deuxième période, commençant aux traités de commerce de 1860 et allant jusqu'aux premières années de la 3^e République, correspond un régime de liberté complète ou quasi complète, régime qui apparut bien vite des plus dangereux.

A la troisième période, s'étendant de 1881 jusqu'à la guerre de 1914, correspond le régime des primes à la Construction Navale et à l'Armement, les encouragements aux deux industries pouvant être ou connexes ou complètement indépendants suivant les dispositions des diverses lois de 1881-1893-1902-1906.

L'acte de navigation du 21 Septembre 1793.

Il faut pour expliquer les mesures ultra-protectrices prises par les hommes de la Révolution en faveur de la Construction Navale, se souvenir que, quoique favorables en principe aux idées libre-échangistes, ils étaient tout imbus d'admiration pour l'esprit législatif de l'Angleterre et prêts à suivre l'exemple de ce pays.

Il était donc tout naturel que, songeant à protéger notre Marine Marchande, les Conventionnels s'inspirassent des idées contenues dans le « Navigation Act » de Cromwell de 1651 qui marque le début de l'ère de prospérité de la Construction Navale et de l'Armement anglais.

« Aucun bâtiment n'était, en vertu de l'Acte de Navigation de 1793, réputé français, ni n'avait droit aux privilèges des bâtiments français, s'il n'avait été construit en France ou dans les colonies ou autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise sur l'ennemi ou confisqué ».

C'était créer ainsi un véritable monopole à l'avantage de notre Construction Navale en supprimant toute concurrence étrangère. En outre, la loi du 27 Vendémiaire an II, spécifiait

que nos navires ne pouvaient, sans perdre leur nationalité effectuer à l'étranger des réparations dépassant 6 livres par tonne.

Ce régime excessivement rigide se maintint pendant toute la première moitié du 19^e siècle. Au moment de la transformation de la Marine Marchande et de l'essor de la navigation à vapeur, la production de nos Chantiers se trouva cependant insuffisante eu égard aux besoins de l'Armement, et il fallut bien que des dérogations fussent apportées à l'Acte de Navigation.

La Loi du 6 mai 1841, autorisa l'entrée en franchise des machines à vapeur de construction étrangère (loi tempérée d'ailleurs par l'allocation de primes aux constructeurs de machines françaises) et des décrets de 1854 et 1856 autorisèrent même l'achat de navires entièrement construits à l'étranger, moyennant un droit de douane de 10 %. Le monopole avait vécu.

Le même Acte de navigation stipulait en faveur de l'Armement : le monopole de la navigation au bornage, au cabotage et un quasi monopole de la navigation au long cours (par l'interdiction du pavillon tiers).

Mais au retour de la Paix, notre Marine Marchande se trouva trop faible pour notre Commerce, et les modalités de protection de l'Armement durent être changées. La loi du 28 août 1816 supprima le monopole de la navigation, mais créa une surtaxe de pavillon pour toutes les marchandises importées en France autrement que par des navires français.

Cette surtaxe de pavillon s'accompagnait, bien entendu, de surtaxes de navigation au détriment des navires étrangers. Enfin, le vieux Pacte Colonial entre la France et ses Colonies était maintenu.

Des conventions diverses, avec les Etats-Unis (1822), la Grande Bretagne (1826), les Pays-Bas (1840), le Danemark (1842), corrigèrent cependant en faveur de certains pays, l'extrême rigueur des mesures prises, en établissant des régimes de réciprocité et en limitant les droits à percevoir. En atté-

nuant de façon considérable l'ancien régime protecteur de la Convention elles préparèrent le régime des traités de commerce de 1860, et le triomphe passager, en matière maritime comme en politique générale, de la politique du libre-échange.

Les traités de Commerce de 1860 et la Loi de mai 1866.

La Convention de Commerce conclue avec l'Angleterre en octobre 1860 allait ouvrir définitivement la brèche dans l'édifice protectionniste. Elle prévoyait que l'Armement français pourrait acheter des navires de construction anglaise moyennant paiement d'un droit de francisation de 70 fr. par tonneau de jauge sur les bâtiments en bois. (Ces droits furent d'ailleurs, en 1864, ramenés respectivement à 60 et 20 fr.).

D'autres pays, à l'imitation de l'Angleterre, nous demandèrent la concession d'avantages analogues (décrets d'Août 1861 et de février 1862, autorisant la francisation, au même tarif, des navires construits aux Etats-Unis et au Canada).

Les idées libre-échangistes, alors de mode, ne devaient pas tarder à triompher plus complètement encore (1). La Loi du

(1) En même temps, 26 traités de commerce admirent le régime du libre-échange pour les armements des nations signataires, avec suppression des surtaxes d'entrepôt.

De plus, la loi de 1861 supprima le Pacté Colonial pour la Guadeloupe, la Martinique, la Réunion (Cette suppression devait d'ailleurs, en 1869, être étendue à toutes nos autres Colonies).

En 1865 il ne subsistait donc en France à la charge des Armements étrangers que les surtaxes de pavillon pour les marchandises importées en France par des navires tiers (c'est-à-dire des navires étrangers d'une nationalité autre que celle du pays de provenance des marchandises) et des surtaxes de droits de navigation et de tonnage.

La loi du 19 mai 1866, devait pour l'Armement, comme pour la Construction Navale, adopter les solutions du libre-échange et de la libre concurrence. Elle commença par supprimer les droits de tonnage sur les navires étrangers entrant en France et, dans les trois ans à compter de la promulgation, les surtaxes de pavillon.

Il est vrai que des mesures de rétorsion étaient prévues pour le cas où nos navires seraient frappés à l'étranger de droits ou de surtaxes, que les navires étrangers ne supportaient pas en France. Toute protection avait donc disparu pour notre Armement.

Les conséquences de la loi ne se firent pas attendre : chute de notre commerce avec les Etats du Sud-Amérique qui, n'ayant pas eux-mêmes suffisamment de navires, chargeaient jusqu'à ce jour sur des navires français pour éviter la surtaxe du pavillon tiers, et chute rapide de la

19 mai 1866 supprima la prime de construction anciennement accordée aux machines de construction française et ramena à 2 fr par tonneau de jauge les droits de francisation prévus par les conventions de 1860 et de 1864.

Par contre, et en contre-partie, elle autorisait l'entrée en franchise de droits de douane, de tous les produits bruts et fabriqués, nécessaires à la construction, au grément et à l'armement des bâtiments de mer destinés au commerce. Mais pas plus à cette époque, que de nos jours, le prix de revient de nos Chantiers français ne pouvait rivaliser avec celui des Chantiers anglais. Les conséquences de la loi ne se firent pas attendre : tendance des constructeurs à utiliser des matériaux étrangers au détriment de nos industries métallurgiques, et néanmoins, chute très rapide du tonnage construit en France. De 63.000 tonnes en 1865, celui-ci tomba progressivement à 50.000 environ un peu avant la guerre de 1870, puis après la guerre, s'abaisa de 50.000 à 12.000 par une chute continue s'étendant sur la période 1872-1880.

Dès la cessation des hostilités, on se préoccupa cependant de la situation lamentable des Chantiers de construction, mais les mesures prises pour y remédier échouèrent.

En 1872, comme en 1876, des essais de rétablissement simultané des droits de francisation de 1860 et des droits de douane sur les matières importées se heurtèrent aux traités de réciprocité passés avec un certain nombre de nations ainsi

part prise par le pavillon français dans l'ensemble des mouvements de la navigation de commerce dans nos ports.

De 40 % en 1865, celle-ci tomba progressivement à 35 % (avant la guerre de 1870), puis après la guerre, continua sa chute progressive jusqu'à 29 %, qui est le pourcentage réalisé en 1880.

Dès la cessation des hostilités, le Gouvernement se préoccupa de la situation de l'Armement comme il s'était préoccupé de celle des Chantiers de construction. Les surtaxes de pavillon furent rétablies, mais pour des raisons similaires à celles qui firent échouer les réformes du régime de la construction, les surtaxes ne purent être maintenues, l'Angleterre et les Etats-Unis usant au surplus de représailles.

Le tonnage de la flotte française qui était de 1.050.000 tonneaux de jauge en 1865, et avait même atteint 1.090.000 tonneaux en 1872, ne put se maintenir et retomba en 1880 à 920.000 tonneaux, les pertes et démolitions n'étant point compensées par la construction de tonnage neuf.

qu'aux traités prévoyant, comme celui de Francfort, la clause de la nation la plus favorisée.

On piétinait ainsi, sans pouvoir se dégager du régime fâcheux de la Loi de 1866, et, bien qu'alimentés partiellement par les commandes de la Marine Militaire, les Chantiers français de construction, se trouvaient sur le point de fermer temporairement et même de disparaître.

La Commission de 1873.

Une Commission avait été pourtant nommée le 15 octobre 1873 pour étudier les réformes qui pouvaient exercer quelque influence utile sur le développement de notre Marine de Commerce. Dès le début de ses travaux, elle entreprit d'attirer à nouveau les capitaux vers l'industrie de l'Armement et les industries connexes en réorganisant le Crédit.

Le gage étant inapplicable aux navires, elle proposa l'hypothèque maritime, qui fut créée par la loi du 10 décembre 1874 (remplacée depuis par celle du 10 juillet 1885). Le succès obtenu par l'institution nouvelle en a démontré l'utilité : de 1875 à 1913, il a été pris 5.990 inscriptions représentant un total de 1.246 millions de francs or. Malgré les privilèges qui, en trop grand nombre priment l'hypothèque maritime, et qui sont énumérés à l'article 191 du Code de Commerce, l'expérience était ainsi concluante.

Ce n'est qu'après la réorganisation du Crédit Maritime que la Commission se mit à l'étude des systèmes pouvant favoriser la lutte de nos industries similaires étrangères. Le rapport de Dupuy de Lôme prenait nettement position et concluait à une orientation toute nouvelle que son titre résumait : « Compensation *dues* aux constructeurs de navires en France, en raison des droits d'entrée sur les métaux et de l'importation en franchise des navires étrangers ». « Subventions aux armateurs pour la navigation de concurrence ».

La Commission expliquait qu'une simple suppression des droits de douane n'assurerait pas l'égalité entre les Chantiers français et les Chantiers étrangers, puisque, du fait des inter-

médiaires, les Constructeurs n'auraient pas bénéficié en fait, de la totalité de la réduction prévue à leur profit. Simultanément, elle dégagait l'idée que la Marine Marchande constituait en quelque sorte un service public, du fait qu'en utilisant les inscrits, elle entretenait une réserve pour la Marine de guerre.

Du moment que la suppression des taxes de francisation avait dégrevé tout le commerce français à l'avantage des consommateurs, du moment également que l'industrie métallurgique française se trouvait protégée par les droits de douane sur les matières premières, il lui semblait donc rationnel que l'Etat, représentant l'ensemble des intérêts nationaux, tint compte aux industries de la Construction Navale et de l'Armement des services qu'elles rendaient au pays et leur assurât, sous forme de primes ou de subventions, la totalité de la compensation qui leur était due (1).

C'était conclure nettement au régime des primes à la Construction et des subventions à la Navigation. Pour celle-ci, Dupuy-de-Lôme proposait une subvention calculée sur la base d'un franc par homme inscrit au rôle et par jour d'embarquement.

C'était favoriser considérablement les petites unités et la Commission préféra substituer à cette modalité la répartition par tonneau de jauge et c'est cette dernière proposition qui l'emporta.

La Commission déposa son rapport dès les premiers mois de 1874. Les débats parlementaires de 1875 détournant l'esprit des contingences économiques au bénéfice des contingences politiques, retardèrent le dépôt d'un projet de loi sanctionnant les conclusions de la Commission, dépôt qui ne fut effectué qu'à la fin de l'année 1876.

Il fallut encore 4 ans pour voter la loi, pourtant indispensable. Après une préparation laborieuse, la discussion au Par-

(1) DUPUY-DE-LOME fit remarquer que la part de plus en plus faible prise par notre pavillon dans l'ensemble de la navigation, obligeait la France à payer annuellement 345 millions de francs aux marines étrangères.

lement se révéla longue et stérile. D'aucuns mêmes craignaient que l'étranger ne vit dans l'allocation de primes ou de subventions, le rétablissement déguisé des surtaxes de pavillon et redoutaient des représailles.

De telles craintes étaient illusoires et ne pouvaient évidemment provenir que du manque de hardiesse d'un peuple vaincu. De jour en jour pourtant, la déchéance de notre Armement s'affirmait et la situation des Chantiers devenait plus critique. La nécessité fut plus forte que les tergiversations des assemblées parlementaires, et entraîna le vote d'une loi de sauvegarde pour les deux industries en péril; ce fut la loi du 29 janvier 1881.

A vrai dire, pendant la période de discussion, M. Rouvier avait proposé l'établissement d'une prime très forte à la Construction, pouvant par conséquence, entraîner une baisse sensible du prix des navires de construction française, et protéger ainsi indirectement l'Armement. Des considérations de politique régionale, des questions d'intérêts personnel, firent éliminer rapidement ce système, et entraînèrent, au contraire, l'adoption d'un système de protection mixte, celui de la double prime : au Constructeur et à l'Armateur (1).

La Loi du 29 janvier 1881.

Les primes à la construction furent fixées comme suit :		
60 frs	par tonneau de jauge <i>brute</i>	pour les navires en fer ou en acier.
20 frs	—	pour les navires en bois de 200 tonnes au plus.
10 frs	—	pour les navires en bois de moins de 200 tonnes.

(1) Il apparaît bien d'ailleurs que le système des primes ne constituait pas une nouveauté. Dès le début du règne de Louis XIV, Colbert accordait 4 livres et même 6 livres d'indemnité par tonneau de jauge à divers armateurs des divers ports de France pour compenser une partie des débours qu'ils avaient effectués en construisant des navires à leurs frais.

Des primes complémentaires leur étaient accordées à la navigation suivant la nature et la destination des chargements (C. f. le Registre des Dépêches de l'année 1670).

12 frs par 100 kilos pour les machines motrices et les chaudières.

Elles n'étaient prévues que pour les navires de construction française.

Les primes à la Navigation allouées à la construction française étaient de 1 fr. 50 par tonneau de jauge *nette* (1) et 1000 milles marins parcourus et décroissaient annuellement de : 0,05 pour les navires en fer.

0,075 pour les navires en bois.

La prime à la Navigation était réduite à 0 fr. 75 en cas de construction étrangère, et cette différenciation des protections à l'Armement suivant l'origine de la construction, constituait ainsi une nouvelle protection, cette fois indirecte, de nos Chantiers.

La loi eut tout d'abord, tant pour l'industrie de la Construction Navale que pour celle de l'Armement des résultats heureux, qui auraient pu être durables, si une erreur dans la rédaction du texte n'en avait rendu les avantages bientôt illusoires. Ce texte prévoyait, en effet, que les primes à la Navigation étaient allouées pour 10 ans à dater, non de la francisation des navires, mais de la promulgation de la loi. Il était ainsi inévitable que l'Armement s'abstint de lancer des commandes dans les dernières années de la période d'application de la dite loi.

De 1881 à 1885 en effet, on nota une augmentation du tonnage des constructions françaises atteignant en moyenne 40.000 tonnes de jauge brute annuellement, puis de 1885 à 1892, une nouvelle chute ramenant le dit tonnage à 30, puis 25, puis 20.000 tonnes. L'Armement présenta simultanément des variations identiques. De nouvelles Compagnies se créèrent tout d'abord et la proportion du tonnage français dans la navigation de concurrence, remonta jusqu'au chiffre de 36 % auquel elle se tint jusqu'en 1889. Puis ce pourcentage décrut à nouveau pour se fixer en 1892 au même chiffre 32 % qu'en 1880 à la veille de la loi.

(1) Remarquer que la prime à la construction était calculée d'après la jauge brute, celle à la navigation, d'après la jauge nette.

La Loi de 1881 devait arriver à expiration un peu avant les traités de commerce alors en vigueur. Il fallut la proroger d'une année pour faire coïncider les échéances des deux termes. Ce fut l'œuvre de la Loi de juillet 1890. Mais depuis plusieurs années, les réclamations de la Construction Navale se faisaient à nouveau véhémentes, et l'on commença par supprimer, à titre provisoire, la demi-prime aux navires de construction étrangère.

Quelques mois enfin après la mise en vigueur des tarifs douaniers généraux de 1892, le Parlement vota la Loi de janvier 1893 qui se proposait d'établir une protection efficace de nos industries navales tout en évitant les erreurs qui avaient entravé les effets de la Loi de 1881.

La Loi du 30 janvier 1893.

Les primes à la construction devenaient (1)

65 frs	par tonneau de jauge brute	pour les navires en fer ou en acier.
40 frs	— — —	pour les navires en bois de 150 tonneaux ou plus.
30 frs	— — —	pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux.
15 frs	par 100 kilos	pour les machines motrices et les chaudières.

En outre, les primes étaient également allouées en cas de réparations importantes entraînant transformation ou agrandissement du navire; elles étaient calculées dans ce cas sur l'accroissement du tonnage réalisé. Mais, fait extrêmement important, elles étaient acquises par les Chantiers aussi bien pour les navires construits pour des armateurs étrangers que pour ceux construits pour des armateurs français. Elles partaient alors du moment où ces navires avaient pris leurs expéditions.

Les Chantiers français ne pouvaient malheureusement à cette époque bénéficier nettement de cette intéressante pro-

(1) Augmentation justifiée, en dehors de toute protection particulière, par le relèvement des droits de douane de 1892.

fection. Assez mal outillés (surtout au point de vue du nombre de cales), servis en tôles et profilés dans des délais absurdes par l'industrie métallurgique, ils voyaient leurs cales immobilisées pendant de longs mois par une même coque, et les armateurs avaient toujours tendance à acheter du tonnage anglais, sinon neuf (qui coûtait plus cher que le tonnage français, prime de construction déduite) du moins du tonnage de quelques années d'ancienneté.

A la Navigation, et pour réparer l'erreur manifeste de la loi de 1881, la prime fut accordée aux navires pour une période de 10 ans à partir de leur francisation, pourvu qu'ils fussent construits en France pendant la période d'application de la loi. Elle était fixée cette fois-ci, par tonneau de jauge, non plus nette, mais brute à :

1 fr. 10 pour les vapeurs.

1 fr. 70 pour les voiliers.

avec décroissance annuelle à dater de la construction de :

0 fr.04 ou 0 fr. 06 (cas du fer).

0 fr. 06 ou 0 fr.08 (cas du bois).

C'était favoriser nettement les voiliers sous le prétexte que le rapport jauge nette sur jauge brute est plus élevé sur les voiliers que sur les vapeurs (on oubliait que le voilier est de construction plus simple) et pour encourager la navigation à la voile, estimée la plus économique et constituer la meilleure école pour les marins.

On ne tarda pas à s'apercevoir qu'il y avait une erreur manifeste de la Loi dont certains armateurs ne tardèrent pas à profiter. L'expérience montra, en effet, que les voiliers pouvaient, en raison de la prime, naviguer avec profit, même avec des prix de frets assez bas (1). Les commandes de voiliers presque tous d'ailleurs du même type, affluèrent aux Chantiers de construction.

Le tonnage construit remonta ainsi de 20.000 T en 1893, à 50.000 T en 1897 et 100.000 T en 1901, sans que chaque année le tonnage de vapeurs construits dépassât beaucoup 10.000 T.

(1) On vit des armateurs faire courir uniquement sur lest pour acquérir la prime.

Simultanément le tonnage d'ensemble de la flotte française remontait sensiblement, mais le trop grand nombre de voiliers (375.000 tonnes construites de 1893 à 1901) (1) en diminuait sensiblement le rendement. La proportion du pavillon français dans l'ensemble des mouvements constatés dans nos ports, ne put que se maintenir, avec de faibles alternatives, aux environs de 30 %.

Le fait le plus grave était, sans contredit, le piétinement en France de la navigation à vapeur, alors en progrès dans tous les autres pays. Dès 1896, le Gouvernement et le Parlement s'inquiétèrent; une Commission fut nommée au début de 1897 pour se livrer à une enquête étendue et suggérer un programme de réformes. Ses projets furent déposés en novembre 1897. Comme toujours, Il fallut plus de 4 ans pour les faire aboutir, d'ailleurs bien mutilés, par la loi du 7 avril 1902.

La Loi du 7 avril 1902.

Les primes à la Construction demeurèrent celles qui avaient été prévues par la Loi de 1893 pour les vapeurs comme pour les voiliers. Mais pour moins favoriser la construction des voiliers, la Loi limitait à 50 millions de francs le montant annuel des primes à la Construction. De plus, le tonnage qui pouvait en bénéficier, était limité à 50.000 tonneaux de jauge pour les vapeurs et 15.000 pour les voiliers, le surplus éventuellement construit étant réglé sur les disponibilités des années postérieures.

A la Navigation, la prime, réservée d'ailleurs aux seuls navires de construction française et naviguant sous pavillon français, était calculée comme suit :

1 fr. 70 pour les vapeurs avec décroissance annuelle de 0 fr. 04, 0 fr. 06, 0 fr. 08, pour chaque période de 4 ans (en outre, la prime allait en diminuant à partir de 800 tonneaux).

1 fr. 70 pour les voiliers avec décroissance annuelle de 0 fr. 02, 0 fr. 04, 0 fr. 08 pour chaque période analogue. (Elle diminuait également à partir de 1000 tonneaux).

(1) Entre 1893 et 1902, on construisit en France, plus de voiliers que dans tout le reste du monde.

Enfin, une Compensation d'armement fut accordée, ainsi appelée parce qu'elle était destinée à servir de compensation aux charges particulières de l'Armement en France. Mais comme ces charges, imputables d'ailleurs en grande partie à l'Inscription maritime, pèsent aussi bien sur les propriétaires de navires de construction française que sur les propriétaires de navires de construction étrangère, la compensation était prévue quelle que fut l'origine du navire.

Elle était fixée par jour d'armement à :

0 fr. 05 par tonneau jusqu'à 2000 tonnes

(pour la partie comprise) :

0 fr. 04 — de 2000 à 3000

0 fr. 03 — de 3000 à 4000

0 fr. 02 — de 4000 à 7000

Mais les propriétaires ne pouvaient cumuler la prime à la Navigation et la Compensation d'armement. Ils avaient, pour chaque voyage, choix entre les deux. Par ailleurs, pour éviter toute exagération, on limitait le nombre de jours d'armement retenu pour le calcul à 300 au maximum par an; et pour éviter que les navires ne naviguassent sur lest uniquement pour gagner la prime comme sous le régime de 1881, la Loi exigeait que le navire eut un tiers du tonnage composé de marchandises pendant un tiers du voyage.

Comme pour la Loi de 1873, une erreur d'appréciation et de calcul faussa la mise en pratique de la Loi de 1902. Cette dernière limitait en effet le maximum du tonnage primé à 600.000 tonnes, dont 100.000 tonnes de navires à voile, 200.000 de vapeurs de construction étrangère, et 300.000 de vapeurs de constructions françaises. Elle limitait d'autre part à 150 millions (dont 15 pour les voiliers) le montant total des primes à la Navigation et de la Compensation d'armement.

Ces deux limitations se contredisaient l'une l'autre. Un calcul simpliste aurait pu, en effet, montrer dès l'abord, que les 150 millions alloués ne correspondaient qu'à un tonnage global de 275.000 au lieu de 600.000 tonnes prévus par la Loi en 12 ans. Et ces 275.000 tonnes étaient même très inférieures aux pertes escomptées de la Marine Marchande pendant ladite période de 12 ans.

Les conséquences en furent doublement funestes : diminution de la flotte et limitation par voie de conséquence des possibilités de construction dans nos Chantiers, auxquels l'Armement ne pouvait, faute de primes en quantités suffisantes, commander le tonnage qui lui eut été nécessaire.

Une autre erreur (1) fit admettre les navires neufs à la prime à la Navigation dès le début de leur mise en service au lieu de les admettre au moment où ils auraient eu droit à la prime à la Construction. Or, si la prime à la Construction était bien limitée année par année, la prime à la Navigation n'était limitée que pour l'ensemble de la période de 12 années. Les armateurs qui prévoyaient l'épuisement à brève échéance du crédit qui leur était alloué, passèrent aux constructeurs des commandes à inscrire en rang utile pour donner droit à la prime (2).

Le résultat fut lamentable pour les 2 industries. Les Chantiers construisirent il est vrai :

205.000 tonnes en 1902

85.000 tonnes en 1903

100.000 tonnes en 1904

mais ils retombaient à 58.000 tonnes en 1905

D'autre part, le pourcentage de la part de notre pavillon dans l'ensemble des mouvements dans nos ports, après s'être maintenu aux environs de 29 % jusqu'en 1905, tomba brusquement à 26 et 25 % en 1906 et 1907.

Il était urgent d'interrompre la mise en pratique de la Loi et d'en corriger les effets désastreux. Comme toujours, il fallut un intervalle de temps de près de 3 ans entre la nomination de la Commission prévue à cet effet et le vote de la Loi qui allait en adopter les principales conclusions (1906).

La Loi du 19 avril 1906.

Le but de la Loi fut d'empêcher tout antagonisme entre la

(1) Qui ne fut réellement erreur qu'en raison de sa connexité avec l'erreur fondamentale des 2 limitations contradictoires signalées précédemment.

(2) On en arriva à spéculer sur les quilles élongées pour déterminer le rang d'inscription.

Construction et l'Armement et d'éviter notamment que la prime, accordée à la Navigation, ne fut accaparée par les Constructeurs. De plus, comme les industries de l'Armement et de la Construction ont des caractères très sensiblement différents, quoique connexes, il parut convenable d'établir pour chacune d'elles un régime distinct basé sur des données de politique protectionniste, calculées aussi exactement que possible.

A cet effet, la Loi abolit la prime à la Navigation et établit deux primes : la prime à la Construction et celle à la Compensation d'armement.

La prime à la Construction avait pour but non seulement de compenser les droits de douane établis sur les matières à l'entrée en France, mais surtout de compenser l'inégalité des prix de revient anglais et français. Calculée de façon aussi précise que possible, elle accordait :

145 frs	par tonneau de jauge brute	pour les vapeurs en acier.
95 frs	— — —	pour les voiliers en acier.
40 frs	— — —	pour les navires en bois de 150 tonneaux au plus.
30 frs	— — —	pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux.
27 frs 50	par 100 kilos	pour les machines motrices et chaudières.

Elle était indistinctement accordée aux navires destinés à l'Armement français ou étranger et constituait ainsi une production judicieuse et qui devait d'ailleurs se montrer efficace, de la Construction (Une seule réserve était d'ailleurs prévue pour les navires en acier destinés aux Armements étrangers qui ne recevaient que les 7/10 de la subvention).

A l'Armement, dont les intérêts étaient nettement séparés de ceux de la Construction navale, la Loi accordait une prime à la Compensation d'armement, tendant toujours à équilibrer les charges spéciales supportées par nos navires. Cette prime était fixée par jour d'armement à :

			pour les vapeurs	
0 f. 04	par tonneau de jauge		jusqu'à 3000 tonneaux	
0 f. 03	—	—	en sus jusqu'à 6000	—
0 f. 02	—	—	en sus de 6000	—
			pour les voiliers	
0 f. 03	—	—	jusqu'à 500	—
0 f. 02	—	—	en sus jusqu'à 1000	—
0 f. 01	—	—	en sus de 1000	—

Pour éviter les séjours dans les ports, les navires devaient par jour d'armement, effectuer un parcours moyen, fonction de la vitesse qu'ils avaient réalisée aux essais officiels en demi-charge, soit :

90 milles	pour une vitesse de 14 nœuds et au-dessus
85	— — — 12 à 14 nœuds
65	— — — 11 à 12 nœuds
55	— — — 9 à 11 nœuds
35	— les navires à voiles.

La compensation était multipliée par les coefficients correcteurs.

0,85	pour une vitesse aux essais mi-charge comprise entre	9 et 10 n.
1,10	— — — — —	14 et 15 n.
1,20	— — — — —	15 et 16 n.
1,30	— — — — —	supérieure à 16 nœuds.

Pour ne pas favoriser la navigation sur l'est, les navires devaient transporter le tiers au moins de la jauge nette sur le tiers au moins du parcours pour le droit à 90 % de la compensation, et la moitié de la jauge sur la moitié au moins du parcours pour le droit à 100 % de la compensation.

Quelques dispositions moins importantes furent prises pour maintenir sous notre pavillon les grands voiliers construits sous le régime de la Loi de 1893.

La Loi qui n'envisageait aucune limitation quant à l'application des primes, était prévue pour 12 ans et devait donc cesser le 19 avril 1918. Mais il faut ajouter, à cette date, le délai d'exercice de la Compensation d'armement, soit encore 12 ans, ce qui reporte à 1930, la liquidation des derniers ver-

sements aux derniers navires construits sous le régime de la Loi.

Nous donnons tous ces détails parce qu'il apparaît nettement que la Loi de 1906, fut de beaucoup la plus efficace de nos lois protectionnistes. Elle fut, à proprement parler, une bonne Loi. Séparant dès le début les intérêts de la Construction et de l'Armement en évitant de les opposer l'un à l'autre ou de les lier de façon trop solidaire, elle prévut pour chaque industrie un certain nombre de variables avec paramètres correcteurs pouvant faire jouer le taux des primes dans tous les cas pratiquement intéressants. Aucune limitation prévue arbitrairement ne devait en fausser le mécanisme, et la Loi de 1906 reste le type des Lois auxquelles il faudra bien, à brève échéance, avoir partiellement recours si l'on veut sauver de la déchéance irrémédiable, l'industrie de la Construction Navale française, sinon celle de l'Armement.

La seule observation faite par l'Armement, observation qui n'atteint d'ailleurs pas le principe même de la Loi, fut que certaines mesures prises en 1905 et 1907 (Loi sur la sécurité de la Navigation) lui imposèrent de nouvelles charges, et devaient être compensées par une augmentation des primes allouées.

Les résultats, quoique un peu chèrement acquis, furent brillants.

De 55.000 tonnes en 1906, le tonnage construit passa à
110.000 tonnes en 1911
130.000 tonnes en 1912
110.000 tonnes en 1913

composé d'ailleurs presque en totalité de vapeurs.

Le tonnage d'ensemble de la flotte française passa en même temps de 2.050.000 tonnes en 1906 à 2.450.000 tonnes en 1912 et la proportion du pavillon français dans l'ensemble des mouvements de concurrence, remonta à 26 %.

On pouvait, sans la guerre, escompter à juste titre que ce progrès se développerait de façon lente, il est vrai, mais sûre et continue.

Représentation graphique.

Il peut être intéressant de représenter graphiquement les variations des pourcentages pris par le pavillon français dans la navigation de concurrence (voir fig. 1). On s'aperçoit immédiatement que la chute relative du pavillon national est constante de 1865 à 1907 à l'exception d'un essor de courte durée de (1881 à 1888), conséquence heureuse de la Loi de 1881, mais seulement passagère en raison des imperfections de cette Loi.

A partir de 1906, la reprise est lente mais certaine. Elle eut certainement continué si la guerre n'avait interrompu les travaux des Chantiers français de Construction Navale (1).

Si l'on représente par ailleurs graphiquement les variations du tonnage net construit annuellement par les Chantiers français, on se trouve en présence de courbe à allure très discontinue, mais très facilement explicable (voir fig. 2).

La première zone de décroissance constante, correspond au régime de libre-échange de la Loi de 1866. La deuxième zone, qui est celle de la Loi de 1881, comprend elle-même deux périodes — une première, d'essor initial; une seconde, de dépression, correspondant aux conséquences des erreurs de la Loi. (La chute est d'ailleurs accentuée par la baisse simultanée des frets qui restent au plus bas et ne se relèvent qu'au moment de la guerre Russo-japonaise).

La troisième zone, qui est celle de la Loi de 1893, correspond à une courbe constamment croissante, marquant le regain considérable d'activité des chantiers français, regain s'appliquant malheureusement, comme il a été indiqué, à la construction de voiliers, d'utilité plus ou moins contestable.

La quatrième zone, qui est celle de la Loi de 1902, comprend elle-même deux périodes — une première d'essor initial prodigieux — une deuxième de ralentissement (mais non de chute), conséquence des erreurs de la Loi. Une crise passa-

(1) Après la guerre, le pourcentage du pavillon français est resté stationnaire aux environs de 27 à 28 %.

gère des frets (1905) accentue cependant la dépression en 1907 du tonnage livré par la Construction à l'Armement.

La cinquième zone, qui est celle de la Loi de 1906, correspond à une courbe d'allure générale franchement ascendante, marquée cependant accidentellement par une dépression en 1908 du tonnage livré, conséquence d'une crise passagère des frets.

Puis la guerre change brutalement le régime. Nous allons d'ailleurs étudier Chapitre III, de façon détaillée la situation des Chantiers français pendant la période 1914-1918.

Appréciation d'ensemble.

Il est intéressant de récapituler les sommes allouées par les diverses Lois, tant à la Construction qu'à l'Armement :

	Primes à la Construction	Primes à la Navigation	Total frs
Loi du 29 janvier 1881 .	31.650.000	91.050.000	122.700.000
Loi du 30 janvier 1893 .	50.050.000	260.750.000	310.800.000
Loi du 7 avril 1902	38.400.000	120.200.000	158.600.000
Loi du 19 avril 1906	84.300.000	46.550.000	130.850.000

On peut dire que l'énormité des sommes dépensées n'est nullement en rapport avec la médiocrité des résultats obtenus pendant toute la période protectionniste 1881-1914. Mais il faut se souvenir que toutes les Lois, sauf une, ont échoué, soit parce que leur durée était limitée sans prolongation prévue, soit parce que les intérêts de la Construction et de l'Armement y étaient liés de façon trop étroite, soit à cause d'erreurs manifestes de technique (protection outrancière des voiliers) ou même de simple calcul.

La Loi de 1906, seule, et la première de toutes, établit un régime aussi judicieux que possible, et d'ailleurs efficace, malgré la modération relative des subsides alloués. Les résultats furent d'autant plus remarquables, au point de vue de l'industrie de la Construction navale et de l'augmentation de notre Flotte nationale, que la situation créée par les Lois précédentes était plus critique.

Certes, il eut été bien préférable de ne subventionner ni la Construction Navale, ni l'Armement. Mais ces deux industries ont en France des charges particulières, surtout celle de la Construction Navale. Il fallait donc bien consentir à user de palliatifs pour corriger leur infériorité.

On peut certes étudier pour l'Armement d'autres remèdes que ceux de la Loi de 1906. On ne peut pas envisager pour la Construction Navale d'autre remède réellement efficace que

la protection directe tant que les prix anglais de navires seront inférieurs aux prix mondiaux (1).

La Loi de 1906 est le type d'une bonne Loi. Et il est bien probable que nous serons obligés, un jour sans doute bien proche, à reprendre le système des primes qu'elle prévoyait, en l'adaptant aux besoins et aux nécessités du moment.

(1) Parce que l'industrie anglaise des constructions navales est avant tout une industrie nationale, spécialisée et travaillant en liaison continue avec l'industrie métallurgique.

III. — La Construction Navale en France pendant la guerre.

Historique d'ensemble. — La Mobilisation générale. — La Loi du 4 décembre 1915. — La crise de tonnage à partir d'avril 1917. — Les Interdictions de transfert de pavillon. — Les Négociations pour la construction, l'affrètement ou l'achat de navires étrangers. — Les Négociations entreprises par certains Services Publics. — La Reprise de nos constructions navales. — Les Pertes et les Récupérations.

Historique d'ensemble.

Dès le début des hostilités, les Chantiers de construction français se trouvèrent privés, non seulement de leur personnel spécialisé, mais on peut même dire des 3/4 de tout leur personnel. Aucune affectation spéciale n'était prévue pour leurs cadres, et leur activité se ralentit dans des proportions considérables.

Elle ne devait reprendre qu'en 1916, mais pour la fabrication de munitions et de matériel de guerre, et pour l'achèvement des constructions délaissées à la mobilisation. Cependant, les exigences du ravitaillement, en denrées, en matériel, en munitions, entraînèrent une grave crise de tonnage que la guerre sous-marine à outrance intensifia dès le premier semestre de 1917.

Tous les pays, sans exception, interdirent alors le transfert de pavillon et comme nous ne bénéficions ni de la productivité de nos Chantiers de construction navale, toujours arrêtée, ni d'aucune main-mise importante sur des navires ennemis saisis (2), il fallut envisager un certain nombre de me-

(1) Pour la partie historique de ce chapitre, comme du suivant, consulter également « La Marine Marchande » de Louis Roux.

(2) Les navires allemands avaient, pendant la période critique de

Pourcentage du pavillon français dans l'ensemble des mouvements de la navigation dans les ports français

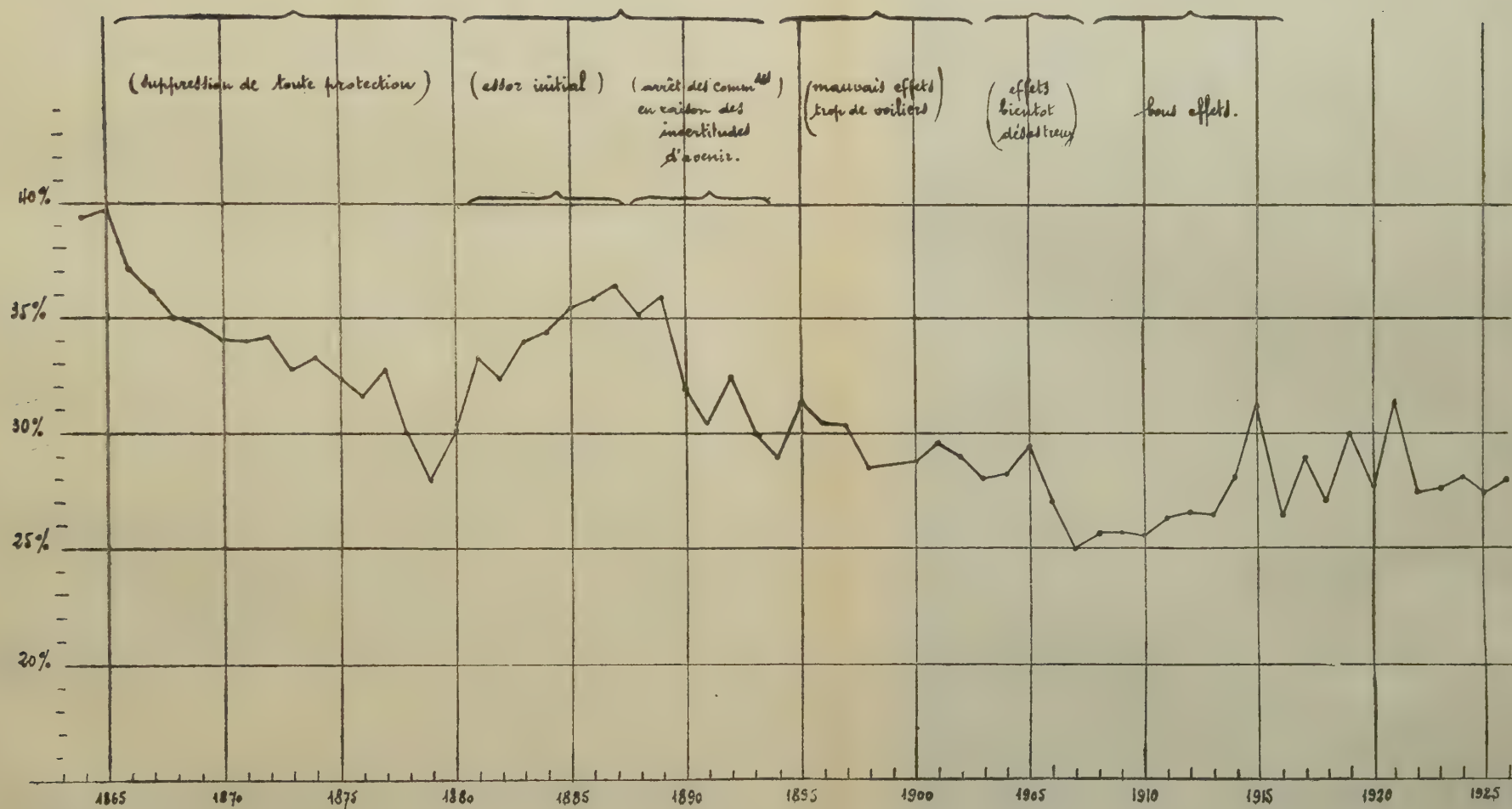
Régime de la loi de 1866.

Loi de 1881.

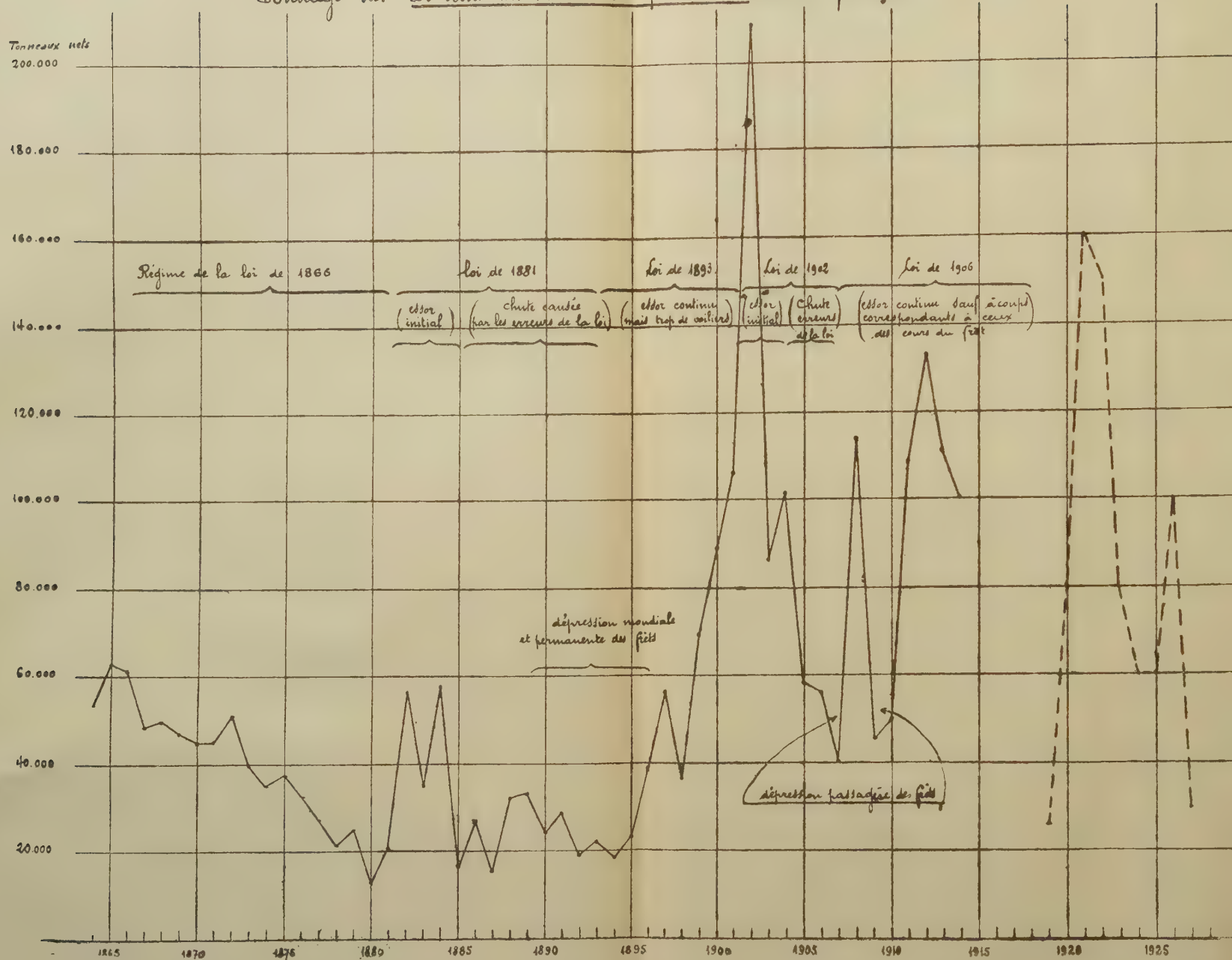
Loi de 1893

Loi de 1902.

Loi de 1906



Éouuage net construit annuellement par les chantiers français



sures propres à nous faire obtenir la libre disposition, en toute propriété ou en affrètement, d'un tonnage important. Ce fut l'œuvre des négociations poursuivies, soit directement par l'Etat près de l'étranger, soit par des organisations semi-particulières, semi-officielles.

A la fin de la guerre, alors que notre Gouvernement et nos Services Publics, s'efforçaient d'obtenir le tonnage indispensable à la continuation des hostilités, une reprise de constructions navales était enfin tentée en France (Loi du 31 mars 1918 créant le Compte Spécial des Transports Maritimes).

Nous allons étudier en détails ces différentes périodes. Mais il paraît convenable de souligner, dès maintenant, par des chiffres, le caractère éminemment critique des problèmes qui devaient être soulevés au cours de la guerre dans le domaine du ravitaillement national, ainsi que le caractère empirique des solutions qui devaient leur être données.

Alors que le mouvement des importations et des exportations en France devait tripler de 1914 à 1918 (voir tableau page 39, le tableau (page 40) fait ressortir le très faible effort réalisé par la France dans le domaine de la construction navale (le quarantième seulement de l'effort anglais).

Des chiffres de détail (page 39) en montrent d'ailleurs les variations année par année.

Enfin, le tableau (page 41) donne par contre l'état des pertes du tonnage marchand de divers pays, survenues par fait de guerre de 1914 à 1918, et là, malheureusement, la statistique relève pour la France des chiffres particulièrement impressionnants. A la lumière brutale de ces indications, il nous est maintenant possible d'étudier en détail les dispositions prises à mesure que la crise des transports maritimes allait d'abord se révéler, puis se faire de jour en jour plus aiguë.

fin juillet 1914, reçu des instructions de rallier, en toute hâte, la métropole. Seuls, les navires se trouvant hors des eaux européennes n'avaient pu exécuter cet ordre.

La Mobilisation Générale.

La Mobilisation Générale enleva aux Chantiers, comme aux navires, tous les hommes en âge de porter les armes. Pour tout le monde en France, la guerre ne devait durer que quelques mois. Les Anglais, à vrai dire, moins éprouvés que nous par les dures nécessités des luttes immédiates, installaient leurs bases pour une durée de plusieurs années. Mais pour nous, le souci de tenir le front de guerre primait tout à juste titre.

Dès les offensives de 1915, l'énorme quantité de munitions dépensées dut entraîner la réouverture d'un grand nombre d'usines, la création de nouveaux établissements, édifiés d'urgence, et le rappel d'ouvriers spécialisés, pour exécuter les commandes de l'Armement, l'usinage de munitions et de matériel de guerre.

Les Chantiers eux-mêmes reprirent leur activité, mais surtout en tant qu'usines de guerre, beaucoup plus qu'en tant qu'ateliers de Construction Navale. Beaucoup de coques restèrent sur cales, non achevées (1). Le problème du tonnage préoccupait si peu le Gouvernement comme d'ailleurs l'Armement, qu'il s'en fallut de peu que deux très grands cargos, en achèvement à Dunkerque, ne fussent même vendus en 1915 à des armateurs anglais.

Il était peut-être indiqué de porter notre effort industriel du côté de la fabrication du matériel de guerre proprement dit, en laissant à l'industrie anglaise, plus spécialisée, le soin de construire le tonnage nécessaire aux besoins des alliés. Et cependant, alors même que ces besoins se firent cruellement sentir, nous n'osâmes pas réclamer une compensation équitable que pouvait justifier un tel partage d'attributions. Les 400.000 tonneaux bruts de manque à construire, sont ainsi demeurés un sacrifice gratuit fait par la France à la cause générale des Alliés.

(1) Certaines d'entre elles, comme le paquebot « Paris », ne devaient être reprises qu'à la fin de la guerre. Certains cuirassés de 23.000 tonnes, qui furent lancés pour débarrasser les cales, devaient même rester à l'état de coque vide durant toute la période des hostilités, en attendant leur démolition.

TABLEAU COMPARATIF DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS
EN FRANCE PENDANT LA PÉRIODE DE GUERRE 1914-1918

ANNÉES	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS
	Frs	Frs
1913	6.880.200	8.421.300
1914	4.866.800	6.402.200
1915	3.937.400	11.035.800
1916	6.214.600	20.640.400
1917	6.012.700	27.554.100
1918	4.722.600	22.301.400

TONNAGE BRUT DES NAVIRES (VAPEURS ET VOILIERS)
DE 100 TONNEAUX ET AU-DESSUS CONSTRUITS DANS LES
CHANTIERS FRANÇAIS ET ACHETÉS OU VENDUS A
L'ÉTRANGER DE 1914 A 1918

ANNÉES	NAVIRES CONSTRUITS EN FRANCE		NAVIRES		TONNAGE D'ENSEMBLE DE LA FLOTTE FRANÇAISE
	Vapeurs	Voiliers	achetés à l'étranger	vendus à l'étranger	
	ton. bruts	ton. bruts	ton. bruts	ton. bruts	ton. bruts
1914	93.830	2.353	32.233	8.424	2.447.734
1915	86.664	653	51.676	7.395	2.466.864
1916	22.143	1.583	56.743	7.700	2.308.456
1917	25.466	7.204	184.350	11.067	2.216.696
1918	53.288	1.159	130.267	12.328	1.886.819

NOMBRE ET TONNAGE BRUT DES NAVIRES DE COMMERCE
LANCÉS DANS LES PRINCIPAUX PAYS AU COURS DES HOSTILITÉS

PAYS	ANNEES								TOTAL	
	1915		1916		1917		1918			
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Etats-Unis y compris les Grands Lacs	84	117.460	211	504.247	326	997.919	929	3.033.030	1.550	4.712.656
Royaume-Uni et Dominions Britanniques	358	672.923	346	639.806	391	1.257.367	507	1.628.024	1.602	4.198.130
Japon	26	49.408	55	145.624	104	350.141	198	489.924	383	1.035.097
Hollande	120	113.575	201	181.197	146	148.779	7	74.026	474	516.077
Norvège	59	62.070	52	42.458	44	46.103	51	47.723	206	198.354
Italie	30	22.132	10	56.654	11	38.906	15	50.791	66	178.483
Danemark	23	45.198	28	35.277	23	200.445	13	26.650	87	127.070
Suède	27	20.319	34	26.769	34	26.760	6	39.583	101	113.431
France	6	25.402	9	42.752	6	18.828	3	13.715	24	100.697

ÉTAT DES PERTES DU TONNAGE MARCHAND ALLIÉ ET NEUTRE
SURVENUS PAR FAIT DE GUERRE OU PAR FORTUNE DE MER ENTRE
LE 1^{er} AOUT 1914 ET LE 31 DÉCEMBRE 1918

Pavillon dans l'ordre du pourcentage des pertes de guerre	Pertes par faits de guerre	Tonnage d'ensemble de chaque pavillon au 1 ^{er} août 1914	Pourcentage des pertes par rapport au tonnage global.	Pertes par fortune de mer et disparitions	Pertes totales subies par fait de guerre et par fortune de mer réunis
	tonneaux bruts	tonneaux bruts	p. 100	tonneaux bruts	tonneaux bruts
Grec	349.551	836.868	41,78	65.014	414.675
Norvégien	1.045.415	2.504.722	40,94	195.244	1.240.659
Anglais	7.923.023	21.045.049	37,65	1.132.645	9.055.668
Français	921.636	2.447.734	37,65	207.156	1.118.792
Italien	782.604	1.168.296	31,97	278.186	1.160.790
Danois	210.880	820.181	25,71	34.442	245.322
Belge	85.842	352.124	24,37	19.239	105.081
Espagnol	188.209	898.823	20,88	80.335	268.544
Suédois	200.570	1.118.086	17,94	83.586	284.156
Hollandais	201.797	1.456.455	13,48	27.244	229.041
Japonais	128.417	1.910.812	6,72	150.269	278.686
Américain	354.449	5.368.194	6,60	187.948	542.397
Brésilien	20.328	323.929	6,27	10.951	31.279
Autres pavillons ..	127.279	8.629.001	1,47	55.490	182.769
TOTAUX	12.540.110	49.420.274	Pourcentage moyen 25,37	2.527.749	15.067.859

La Loi du 4 décembre 1915, modifiant la Loi du 19 avril 1906.

On était si loin de prévoir la crise aiguë de tonnage qui allait bientôt éclater, que les premières préoccupations qui se révélèrent, furent d'abord des préoccupations d'intérêt. Les Armateurs n'avaient pu bénéficier normalement, en effet, des primes prévues pour la neuvième année d'exercice de la Loi du 19 avril 1906. Pour obtenir compensation à ce préjudice, le Comité Central des Armateurs demanda que cette Loi fut prorogée. Ce fut l'œuvre de la Loi du 4 décembre 1915.

Aux termes de cette dernière, le taux des primes à la Construction et à l'Armement prévues pour la neuvième année, était maintenu pour une période s'étendant du jour de la déclaration de guerre à la signature de la paix, augmentée de 6 mois, les taux de la dixième année devant s'appliquer, à leur tour, pendant l'année à courir à l'expiration de cette période.

Mais une difficulté complémentaire devait être résolue. Comme la Loi de 1906 n'avait accordé le bénéfice des primes à la Construction que pour les navires dont les coques, ainsi que les machines et chaudières, avaient été construites en France, il fallut bien, étant donné le peu d'activité des Chantiers, au moins au point de vue de la Construction Navale, modifier l'article 12 qui prévoyait ces dispositions.

La Loi du 1^{er} août 1916 stipulait en conséquence, que les navires en construction, et ceux dont la mise en chantier serait antérieure à l'expiration des huit mois suivant la fin des hostilités, conserveraient le bénéfice de la prime à la Construction, alors même que les machines motrices, ou chaudières, ou leurs éléments, seraient de provenance étrangère, sans toutefois que ces appareils, ou leurs éléments finis, de provenance étrangère, pussent être primés.

Mais la Loi de 1916 n'avait pas été prorogée et les douze années, pour lesquelles elle avait été prévue, vinrent à expiration le 21 avril 1918 avant la cessation des hostilités. Les deux Lois de 1915 et de 1916 tombèrent du même coup et à partir de cette époque, tout encouragement direct à la Construction cessa.

La crise de tonnage à partir d'avril 1917.

Au printemps de 1917, la guerre sous-marine augmentait d'intensité. Alors que les pertes par torpillage n'avaient pas dépassé pour l'ensemble des marines marchandes 2.500.000 T. de jauge en 1915 et 3.500.000 en 1916, les torpillages détruisirent en cinq mois, 5.000.000 tonnes brutes des flottes alliées et neutres, soit le tiers des pertes totales subies pendant tout le cours de la guerre.

Ce fut d'abord l'affolement, auquel allaient remédier les mesures énergiques prises par les diverses Amirautés alliées. Mais la crise de tonnage marchand n'en était pas moins déclanchée, particulièrement grave pour notre pays.

Les importations de la France s'étaient accrues dans des proportions considérables, et la récolte de blé de 1916 avait été tout particulièrement déficitaire. Au début de 1917, les Etats-Unis étaient entrés en guerre et déjà insistaient pour utiliser une partie de nos navires pour leurs transports de troupes et de matériel.

Nos disponibilités en tonnes métriques dans les eaux américaines n'étaient que de 200.000 tonnes alors qu'il en aurait fallu 730.000 (1), et que nous avions en souffrance 600.000 tonnes (de 1.000 kgs) de marchandises dans les ports américains.

Notre déficit en tonnage était considérable, et impossible à combler par d'autres moyens que l'achat ou l'affrètement de navires à l'étranger.

Nous allions, dans cette voie, nous heurter aux différentes mesures prises par les autres pays.

Les interdictions de transfert de pavillon.

En novembre 1915 seulement, une loi française avait in-

(1) M. TARDIEU demandait mensuellement :
470.000 tonnes métriques pour l'armement
160.000 — pour le ravitaillement
100.000 — pour les chemins de fer, l'aviation,
l'agriculture.

terdit la vente de navires français à l'étranger (1). L'Angleterre, pourtant relativement moins touchée que la France au point de vue tonnage, avait appliqué en fait l'interdiction du transfert de pavillon depuis mars 1915 (et l'avait sanctionnée par le Bill Prettyman d'avril 1916).

Tous les pays suivirent bientôt cet exemple, les Etats-Unis en février 1917, le Japon en octobre 1917, les Etats Scandinaves et la plupart des autres nations maritimes avant la fin de la même année. Les affrètements devaient d'ailleurs cesser également d'être libres au milieu de 1917 sur les marchés anglais et américains.

Si l'Angleterre était à même, par sa flotte, de pourvoir à tous ses besoins, il n'en était pas de même de la France qui n'effectuait même pas sous son pavillon les 30/100 des transports qui lui étaient nécessaires en période normale, transports d'importance sensiblement accrue par les besoins du front et du ravitaillement intérieur.

*Les négociations pour la Construction, l'Affrètement ou
l'Achat de navires étrangers.*

Des négociations durent donc être poursuivies, soit directement par le Gouvernement, soit par certains grands Services Publics (Ravitaillement, Bureau National des Charbons — Marine Militaire) près des Etats-Unis, du Brésil et du Japon, de l'Angleterre, en particulier de mai 1917 à octobre 1918.

En mai 1917, aux Etats-Unis, la mission Tardieu avait commencé par négocier avec des armateurs particuliers l'achat de 200.000 tonnes de cargos en acier. La réquisition générale de la flotte marchande américaine survenant, la mission française dut se contenter, avec l'autorisation du Shipping Board, d'acheter : 37.000 tonnes deadweight de cargos

(1) L'interdiction absolue de vente de navires français aux étrangers fut maintenue jusqu'à la fin de 1921. L'interdiction théorique, tempérée par la pratique courante des dérogations, devait être maintenue jusqu'en 1924. Cette interdiction se comprenait assez peu après la fin des hostilités puisque nous possédions un grand nombre d'unités usagées ou absolument défectueuses (bâtiments en bois).

d'affrêter : 36.000 tonnes deadweight de cargos ex-allemands
90.000 tonnes — de cargos américains
145.000 tonnes — de pétroliers américains
de commander en 3 lots :
225.000 tonnes — de schooners auxiliaires
en bois, les seuls navires que la réquisition générale nous permettait de faire construire (1).

Le Gouvernement français reçut aussi l'autorisation du Shipping Board, de commander aux chantiers américains 5 chalands Le Parmentier, d'un tonnage brut total de 21.000 tonnes, qui, théoriquement inchavirables et insubmersibles, étaient aussi innavigables.

En juin 1917 et juillet 1918 un achat plus heureux put être effectué au Japon, de 5 gros vapeurs, d'un tonnage brut global de 30.000 tonneaux.

Pour compléter ces pourparlers dont les résultats n'étaient point tout à fait escomptés, une mission française commença en septembre 1917 des négociations avec le Brésil. Ce pays avait saisi dans ses ports, 30 navires de commerce allemands, d'un tonnage brut total de 150.000 tonneaux (2). Par la

(1) On a beaucoup critiqué ces navires en bois. Ces critiques sont à notre avis, exagérées. De bonnes formes, bien marines, ils pouvaient rendre d'importants services pour les longues traversées, plutôt que pour le cabotage.

Malheureusement, les bois employés à leur construction n'étaient pas suffisamment secs et jouèrent considérablement au cours des premiers voyages, nécessitant des recalfatages fréquents et importants. Utilisés par les Services de la Flotte d'Etat, ils ne pouvaient non plus avoir une bonne utilisation.

Mais il est bien évident que si la guerre avait duré quelques mois de plus, la Flotte en bois aurait rempli certainement le but qu'on s'était proposé en la commandant : transporter des charbons anglais et des phosphates tunisiens.

La plupart des navires, livrés après la fin des hostilités (seul le 1^{er} lot arriva en Europe en Juin 1918) ne servirent donc qu'à transporter d'Amérique en Europe, au cours de leur premier voyage, un tonnage global de 225.000 tonnes de blé et de nitrate,

(2) En réalité, ces navires avaient été sabotés par leurs équipages allemands au moment de la saisie. Les cylindres des machines à vapeur en particulier avaient été défoncés. Pour éviter une trop longue immobilisation des réparations, extrêmement hardies et d'une technique intéressante, furent faites par le moyen de la soudure électrique.

Toute autre solution, le remplacement des machines, eut entraîné

convention du 3 décembre 1917, nous reçûmes le droit d'affréter ces navires jusqu'au 1^{er} avril 1919, à condition toutefois que l'équipage fut de nationalité brésilienne. L'utilisation de ce tonnage ne fut d'ailleurs point brillante (immobilisations nombreuses dans les ports - fausses manœuvres) de sorte que le contrat fut dénoncé par nous le 1^{er} avril 1921.

Les négociations avec l'Angleterre commencèrent le 1^{er} janvier 1918 (mission de M. Clémentel, alors ministre des Colonies). Nous obtinmes finalement un droit d'option sur 750.000 tonnes deadweight (1) de navires en partie construits et en partie à construire pour et par l'intermédiaire du Gouvernement Britannique.

Les livraisons devaient être effectuées en 3 tranches égales. la première après la cessation des hostilités, la deuxième dans l'année qui suivrait, la troisième dans le courant de la 2^e année. Les navires devaient être soit du type « war », soit pour les deux dernières livraisons, de types divers à définir par les armateurs français.

Le prix exceptionnellement élevé, £ 30 par tonne deadweight (au lieu de 22 pratiqué alors couramment en Angleterre) rendait ce marché assez peu avantageux. Les retards de livraison de 2 et 3 ans apportés par les anglais pour le liquider à une époque où le prix de la tonne de construction commençait à baisser, l'incorporation de quelques bâtiments en bois dans le 1^{er} lot à la place des navires en acier prévus, rendirent au surplus l'affaire relativement très onéreuse.

Les espérances de la voir avantageuse, au point de vue de l'exploitation, ne se réalisèrent pas, les frets ayant notable-

dans l'utilisation de cette flotte, des retards d'au moins 18 mois, en admettant même que les gouvernements anglais ou américains eussent autorisé leurs Chantiers à effectuer la construction des appareils.

(1) La jauge brute aussi bien que la jauge nette représentent des volumes plus ou moins fictifs qui sont censés être réservés aux marchandises. La tonne de jauge brute et la tonne de jauge nette sont donc des mesures de capacité.

Le Deadweight, ou port en lourd, n'est autre que le poids que peut transporter le navire en charge totale. Il s'exprime soit en tonnes métriques, soit en tonnes anglaises de 1016 k°. La tonne d. w. est donc une mesure de poids. Pour les navires normaux, une tonne de jauge brute correspond à peu près à 1,4 tonne d. w.

ment baissés en 1921, bien avant la livraison de la troisième tranche commandée

Les Négociations entreprises par certains Services Publics.

Les Services du Ravitaillement, les premiers, eurent besoin d'une flotte considérable. Ils affrétèrent à la Hudson's bay, le 28 novembre 1915, une flotte de plus de 100.000 tonnes D.W. avec option d'achat, la Hudson's bay étant gérante de l'exploitation. L'acquisition définitive du tonnage restant à l'armistice (80.000 t.) ne put d'ailleurs avoir lieu que lorsque le gouvernement anglais eut levé, 3 ans après la fin des hostilités, son interdiction de transfert de pavillon

Le Bureau National des Charbons (1) acheta de son côté en 1916, 5 chalands, 4 remorqueurs, 5 cargos des lacs en Amérique et 3 cargos type War en Angleterre.

En décembre 1917, il acheta aux Etats-Unis et en Angleterre 4 chalands, 3 remorqueurs et 8 cargos. Il devait, en outre, affréter en time-charter 42 navires alliés ou neutres entre octobre 1917 et avril 1921.

La Marine Militaire avait, de son côté, organisé une petite flotte commerciale composée des bâtiments ennemis retenus à la déclaration de guerre ou saisis au cours des hostilités. Cette petite flotte, composée de onze unités, fut quelque peu augmentée par l'affrètement au gouvernement roumain des navires qui servaient au ravitaillement en France de ce dernier, et qui à la fin de la guerre, par suite des événements militaires, durent cesser d'être utilisés à ce dernier service.

(1) Comme le Bureau National des Charbons n'avait pas de budget propre, les avances furent faites par les Chemins de Fer de l'Etat, qui devinrent comme le P. L. M. et le P. O. armateurs par la force des circonstances.

La reprise de nos Constructions Navales (1).

Vers la fin de 1917 et le début de 1918, le Gouvernement comprit enfin que l'activité de nos Chantiers se manifesterait plus efficacement par une reprise de leurs constructions. A vrai dire, la Marine Militaire leur avait déjà passé commande d'un certain nombre de navires légers : dragueurs de mines, canonnières, remorqueurs, avisos dont certains, déjà livrés, avaient rendu d'excellents services.

A l'instigation du Commissariat des Transports Maritimes, de nouveaux chantiers purent être créés :

Chantiers de la Seine Maritime, au Trait près de Rouen.

Chantiers Navals Français, près de Caen.

Chantiers de la S. G. C. N., à Coueron près de Nantes.

Chantiers d'Harfleur (Société Normande de Constr. Navales) près du Havre.

Le Commissariat des Transports Maritimes dressa donc en mars 1918, un plan de constructions neuves comprenant (en exécution de la loi du 31 mars 1918), un premier lot de :

27.000 tonneaux bruts de cargos type « Gharb ».

37.500 tonneaux bruts de cargos type « Marie-Louise »

5.500 tonneaux bruts de chalands en ciment armé.

12 remorqueurs.

58.000 tonneaux bruts (en souffrance depuis 1914), à achever.

(1) Les Chantiers de construction livrèrent pour la Marine de Guerre, au cours même des hostilités :

24 dragueurs,

20 canonnières,

8 remorqueurs,

15 avisos.

Après l'armistice, ils achevèrent en outre la construction de :

2 canonnières,

20 avisos,

10 remorqueurs.

Ils avaient également effectué à bord des navires de commerce des installations multiples de canons, d'appareils spéciaux de défense contre les mines (Otter ou autres).

Ce lot devait être construit et livré en un an. Malgré la cessation des hostilités, les obstacles à sa réalisation furent tels, qu'il ne put être entièrement exécuté qu'en 1920.

Les pertes et les récupérations.

La balance des pertes et des récupérations de l'Armement français s'établit finalement comme suit, au cours des hostilités :

Pertes (1).

Faits de guerre	921.000	tonneaux bruts
Fortune de mer	138.000	—
Causes diverses	69.000	—
		—
	1.128.000	—

Récupérations (2).

Tonnage construit en France ...	143.000	tonneaux bruts
Tonnage construit à l'étranger ...	87.000	—
Tonnage acheté à l'étranger ...	226.000	—
Tonnage divers	4.000	—
		—
	460.000	—

Manque à construire (3).

Du fait du report de l'activité de nos Chantiers sur la fabrication de matériel de guerre 400.000 tonneaux bruts

Soldes (1) — (2) 668.000 —

Déficit total non compensé (1)—(2)

+ (3) 1.068.000 —

soit environ 46 % de notre tonnage de 1914. On mesure ainsi l'importance du sacrifice consenti sur ce point à la cause commune des Alliés.

Est-ce à dire qu'en cas de nouvelle guerre (et il n'y a aucune raison de fixer à celle-ci à priori une durée courte ou longue), les Chantiers de Construction Navale doivent réserver leur productivité à la fabrication exclusive de navires marchands. Certainement non.

Il est logique, au contraire, que les Chantiers passent sous le contrôle d'un seul ministère, celui de la Marine Militaire, parce que les besoins les plus urgents sont à la mobilisation : l'armement des unités de patrouille réquisitionnées, l'armement offensif (canons) et défensif (contre les mines) de tous les navires marchands, réquisitionnés ou non, et l'achèvement des unités de guerre dont la construction est suffisamment avancée.

Mais les Services de la Marine Marchande doivent prévoir, à l'avance, la commande de cargos, rééditions d'unités déjà construites et ayant fait leurs preuves, telles que les Chantiers puissent en effectuer immédiatement la mise en construction sans nouvelles études. Aucune commande pour un autre ministère ne devrait être donnée aux Chantiers de construction au début des hostilités. Pendant les premiers mois de la guerre, toute leur activité devrait donc être répartie suivant un programme bien déterminé, prévu à l'avance pendant la paix entre les fabrications de la Marine de Guerre et celles de la Marine Marchande. Des accords interministériels ultérieurs, régleraient l'importance relative de chacune de ces fabrications, au fur et à mesure du développement des hostilités.

IV. — La liquidation de la guerre.

Le Régime de la la péréquation du prix des tôles et des aciers. — La répartition du tonnage ex-ennemi. — L'effort officiel de Construction Navale après la guerre.

La Loi de 1906, qui avait, comme nous l'avons vu, atteint son but en remédiant à l'état d'infériorité dans lequel se trouvaient les industries françaises de l'Armement et de la Construction, vis-à-vis de leurs concurrentes étrangères, et qui avait eu ses effets heureux arrêtés par la guerre, était venue à expiration le 21 avril 1918. L'état de nos finances ne permettait évidemment plus la prorogation d'un système quelconque de protection, mais on pouvait craindre cependant que l'abandon d'un tel système n'entraînat une augmentation du prix, déjà élevé, de la Construction française.

Des études en commune furent entreprises par la Chambre Syndicale des Constructeurs de navires et le Comité Central des Armateurs, et M. Loucheur y apporta une importante contribution personnelle. Elles furent d'ailleurs assez longues et ne devaient aboutir qu'au milieu de 1919. Il apparaissait d'ailleurs à tous, qu'il était nécessaire de combler les vides de la guerre et d'augmenter sensiblement notre Flotte marchande. Les frets restaient encore à un cours très élevé, et la crise commerciale mondiale, qui devait apparaître dès 1920, n'était escomptée que pour une date très éloignée.

Le régime de la péréquation du prix des tôles et des aciers.

En raison du prix élevé de vente des navires qui laissait alors aux Chantiers anglais un très fort bénéfice, la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires avait indiqué qu'elle pourrait livrer des bâtiments aux prix anglais, malgré l'augmentation relative des prix de revient français, pourvu que

les matériaux métalliques lui fussent fournis aux prix anglais. Les forges estimaient pouvoir, de leur côté, fournir des tôles et des profilés aux prix anglais pourvu que le charbon leur fut livré à un prix raisonnable.

L'accord qui intervint en juin 1919, entre le Ministère de la Reconstruction Industrielle, le Comptoir des Tôles et Profilés et le Comptoir Sidérurgique de France, contenait ainsi les dispositions suivantes :

a) Le Comptoir des Tôles et Profilés s'engageait à fournir en acier Martin, pour la Marine Marchande, 54.000 tonnes de tôles au rythme de 4.500 par mois, et au prix de 50 frs les cents kilos (tôles de coque) et 54 frs. (tôles chaudières).

b) Le Comptoir des Tôles et Profilés et le Comptoir Sidérurgique, s'engageaient à fournir, toujours en acier Martin, pour la Marine Marchande, 10.000 tonnes d'U (uniquement par le Comptoir Sidérurgique) et 20.000 tonnes d'autres profilés, au rythme de 1.800 tonnes par mois et au prix de 51 frs. 50 (les U) et 49 frs 50 (les autres profilés).

c) Par compensation, les Usines des 2 groupements devaient obtenir pour chaque tonne d'acier à livrer dans ces conditions :

2.500 kgs de coke à 35 frs (dans le cas des tôles) ou 2.400 dans le cas des profilés) et 860 kgs de riblons.

Le système de péréquation, ainsi ingénieusement conçu, prévoyait la construction de 200.000 tonneaux de jauge brute la première année et 400.000 tonneaux les années suivantes. Les crises simultanées des transports et du combustible empêchèrent l'Etat de fournir les quantités prévues de coke et de riblons, et même de tenir les prix prévus. Les Aciéries, elles-mêmes, ne livrèrent donc les tôles qu'en faible quantité et à des prix très élevés.

Il fallut donc bien autoriser l'importation de tôles anglaises et de tôles américaines (1), ainsi que de nombreux objets, y

(1) Ces tôles américaines, en raison de leur peu d'homogénéité et de composition, et de caractéristiques mécaniques (pour une même tôle), étaient de qualité très inférieure. Elles devaient s'user par oxydation, soit dans les parcs, soit sur les navires qu'elles avaient servi à construire, avec une très grande rapidité.

compris les ancres et les chaînes, utilisés dans la construction ou pour l'armement des navires. Les Chantiers français purent donc, en 1920, augmenter leur production qui avait été en 1919, ridiculement faible, mais l'Armement avait dû passer déjà de nombreuses commandes à l'étranger.

Spécifiées en monnaies étrangères, elles furent réglées à des taux de change très onéreux, et furent pour nos Armateurs, l'occasion de pertes, ou plutôt de difficultés de trésorerie assez sérieuses.

A vrai dire, la reprise de nos Constructions Navales fut assez faible. L'importance du tonnage commandé à l'étranger ne fut pas non plus bien considérable, de telle sorte que la crise commerciale de la fin de 1920 affecta relativement moins notre Armement que ceux des autres alliés.

La répartition du tonnage ex-ennemi.

Le paragraphe I, annexe III, partie VIII, du traité de Versailles, était ainsi conçu :

« L'Allemagne reconnaît le droit des Puissances alliées et associées, au remplacement tonneau pour tonneau (jauge brute) et catégorie pour catégorie, de tous les navires et bateaux de commerce et de pêche, perdus ou endommagés pour faits de guerre ».

« Les cessions de tonnage devront porter sur la propriété de tous les navires marchands de 1600 tonnes brutes et au-dessus, appartenant à des ressortissants allemands, ainsi que sur la moitié en tonnage des navires compris entre 1000 et 1600 tonnes, et sur le quart en tonnage des chalutiers à vapeur et autres bâtiments de pêche ».

Déjà, la remise de la flotte allemande aux Alliés, exception faite des navires de cabotage, avait été prévue par l'accord du 16 janvier 1919. Cette exigence était l'œuvre des experts anglais, qui ne prévoyaient, comme personne d'ailleurs, que sous peu, une crise aiguë du commerce obligerait les Armateurs à désarmer. Les navires ne furent d'ailleurs livrés par l'Allemagne que dans un délai de deux ans (au lieu de deux mois) après la mise en vigueur du traité.

Nos pertes se chiffrant à peu près à 9 % des pertes subies par les flottes alliées, il était logique, en conséquence, que nous recevions 9 % du tonnage abandonné par les Puissances ex-ennemies, tonnage qui atteignait un peu plus de 4.000.000 tonnes.

Or, il en fut autrement, sous le prétexte de hâter le ravitaillement de l'Allemagne et de l'Europe. Tout en maintenant le principe d'une répartition proportionnelle, l'accord interallié de Bruxelles du 10 mars 1919 nous accordait, en gérance provisoire seulement :

100.000 tonneaux bruts de paquebots allemands.

380.000 tonneaux bruts de cargos allemands bulgares et autrichiens.

Cet accord avait été réalisé en dehors du Brésil et des Etats-Unis. Ces deux pays réclamèrent le droit de conserver par devers eux les navires qu'ils avaient saisis dans leurs ports au début des hostilités (L'accord anglo-américain de mai 1919 sanctionna d'ailleurs leurs prétentions). Mais du moment qu'une dérogation de cet ordre était admise, malgré les protestations de la France d'ailleurs, elle ne pouvait manquer d'être étendue aux autres pays.

Il fut donc convenu que chaque gouvernement allié ou associé aurait le droit de conserver les navires capturés ou saisis par lui. Mais au cas où le tonnage, ainsi conservé, dépasserait celui auquel le pays devait avoir droit du fait du principe de la répartition, le prix de la partie supplémentaire serait versé en écritures à la Commission des Réparations pour être versé par celle-ci au Crédit de l'Allemagne.

Les Etats-Unis reçurent ainsi deux fois leurs pertes, le Brésil 6 fois les siennes et l'Angleterre tout juste la part proportionnelle qui lui revenait de droit.

Une nouvelle brèche fut ouverte dans le principe de répartition par la Conférence de Spa, entre l'Italie, l'Angleterre et la France. L'Italie avait demandé et elle obtint que les navires austro-hongrois lui fussent versés comme dépendances des territoires qui lui étaient attribués. L'Italie imputa sim-

plement la valeur de ces navires sur le Compte Réparations au Crédit de l'Autriche et de la Hongrie.

Bien qu'elle n'eut jamais utilisé l'argument du manque à construire dont elle avait pâti pendant toute la guerre, la France, qui souffrait toujours au début de 1920 d'une crise de tonnage, dut négocier avec le Gouvernement anglais pour obtenir que les navires, qu'elle avait en gérance, lui fussent définitivement confiés.

Les négociations aboutirent aux accords des 20 avril et 14 décembre 1920. Le premier nous laissa 150.000 tonneaux bruts, le deuxième 118.000, payables comme le tonnage attribué à l'Italie, c'est-à-dire par l'intermédiaire du Compte Réparations, au Crédit de l'Allemagne.

Ce tonnage correspondait à peu de choses près à l'excédent de celui que nous avions en gérance sur celui que nous devions obtenir par la voie ordinaire de la répartition. Il va sans dire que les accords de 1920, nous cédèrent les navires au prix fort.

En définitive, nous reçûmes :

1° Par répartition directe :

vapeurs	143.000 tonneaux bruts	
chalutiers	3.000	—
voiliers	83.000	—
	229.000	229.000

2° Par rétrocession de l'Angleterre :

262.000

3° Par constructions effectuées en Allemagne au

titre du traité de Paix 24.000 — 24.000

t. b. 515.000

Or, nos pertes étaient environ de 900.000 tonnes, nos pertes majorées de notre manque à construire, atteignaient 1.300.000 tonnes. Nous obtenions donc, suivant le chiffre auquel on rapporte nos récupérations, 55 % ou seulement 40 %, comme pourcentage des vides comblés.

L'effort officiel de Construction Navale après la guerre.

La Loi du 31 décembre 1918 et celle du 31 mars 1919, devaient porter à 850 millions, les crédits dont disposait le Compte des Transports Maritimes, dont nous avons déjà parlé, pour la construction ou l'achat de navires. Toutefois, les commandes ne furent exécutées qu'à des taux sensiblement augmentés de matières et de main-d'œuvre, de sorte que le programme d'achats coûta finalement à l'Etat près de 1.350 millions.

L'effort privé de l'Armement après la guerre sera examiné au cours du prochain chapitre. Nous nous contenterons d'indiquer ci-après, la répartition approximative du tonnage acheté ou construit par l'Etat, à l'aide des dotations du Compte spécial des Transports Maritimes.

a) Navires en acier.

	tonneaux bruts
4 paquebots type « Mustapha II »	14.944
5 paquebots type « duc d'Aumale » . . .	23.370
2 paquebots type « Porthos »	25.300
8 charbonniers de 4.500 tonneaux	36.000
16 charbonniers de 3.200 tonneaux	51.200
22 cargos type « Marie-Louise »	47.740
26 cargos type « Gharb »	26.816
24 cargos divers	78.026
Chalandes et remorqueurs	24.445

 327.841

b) *Navires en bois* 195.231

c) *Navires en béton armé* 16.048

 539.120

V. Les statistiques.

Le mouvement des frets. — La Politique générale des Pays. — La situation actuelle des principales puissances maritimes. — Les Chantiers français. — Le tonnage normale de la flotte française.

Avant d'étudier en détail les régimes actuels de la Construction Navale en France et à l'étranger, il peut paraître intéressant d'examiner les statistiques diverses, afin de rechercher les causes essentielles faisant varier le tonnage construit annuellement par chaque pays, aussi bien que le tonnage marchand qu'il possède.

Ces causes sont de 2 sortes :

une cause générale — le mouvement des frets, qui conditionne très exactement les commandes des Armateurs. —

des causes particulières à chaque pays, dont la plus importante se trouve être la politique plus ou moins protectionniste, suivie par lui.

La lecture des statistiques, ou celle plus claire des courbes qui les résument, nous montrera la chute relative, quoique lente, de la flotte marchande française, alors que le nombre des Chantiers et les besoins commerciaux du pays tendraient, au contraire, à une augmentation sérieuse du tonnage des navires portant notre pavillon.

Le mouvement des frets.

Les courbes (fig. 7, page 63) représentent les variations du taux des frets depuis l'année 1894, jusqu'à l'année 1928, et les variations du tonnage mis en chantier pendant la même période dans le monde entier. Il est indispensable, en effet, d'éliminer par le choix d'un paramètre mondial (et non par celui de tel ou tel pays) toutes les causes de variation de tonnage, autres que celle du cours des frets.

Le fret choisi est un fret moyen au long cours, les bases de comparaison étant Angleterre-Buenos-Ayres, Angleterre-Calcutta, Angleterre-Méditerranée Orientale.

Le parallélisme des deux courbes est saisissant, avec un certain décalage, il est vrai, de une ou deux années, dans le temps, car les bâtiments commandés pendant les périodes de frets élevés, ont généralement bien peu de chances de profiter de ces frets, qui sont généralement retombés quand les bâtiments entrent en service (1).

L'opinion, assez souvent exprimée, que la chute des frets est due à une surproduction de navires, n'est, en tout cas, nullement justifiée. Le mouvement des frets suit le mouvement du commerce mondial et conditionne à son tour le mouvement des constructions neuves.

Si l'on examine plus en détails les courbes de la fig. 7 on peut voir d'abord sur la courbe des frets :

- en 1896 un léger maximum (guerre sino-japonaise).
- en 1900 un maximum très important dépassant tous les cours atteints depuis le début du XIX^e siècle, et permettant aux Compagnies d'Armement de s'établir sur des bases plus solides.
- de 1901 à 1905 une zone de minima correspondant à une contraction générale dans le commerce mondial.
- de 1906 à 1907 une zone de maxima.
- en 1908 un maximum très accentué, entraînant de graves difficultés financières pour beaucoup de Sociétés.
- en 1912 un maximum important.
- en 1913 un minimum assez localisé, l'expansion du commerce mondial ayant été trop rapide au cours de l'année précédente.
- de 1914 à 1920 une poussée formidable, les cours maxima atteignant 4 ou 5 fois les cours moyens d'avant-guerre.
- de 1921 à 1922 crise mondiale, les frets s'affaissent.
- de 1922 à 1927 période de quasi-stabilisation, malgré une reprise passagère au cours de 1926.

On peut retrouver sur la courbe du tonnage construit, des variations analogues, avec un certain décalage comme nous l'avons expliqué. Seuls, les maxima factices du cours des frets (c'est-à-dire ceux correspondant aux guerres sino-japonaises et

(1) Les Sociétés modestes, incapables de se procurer l'argent nécessaire aux constructions neuves pendant les périodes de dépression, ne peuvent augmenter leur flotte que dans les périodes de prospérité.

russo-japonaises) n'entraînent aucune réaction du tonnage des constructions neuves.

La Politique générale des Pays.

Les Constructions Navales sont bien entendu influencées directement par la politique générale des divers pays. Nous donnons, ci-après (fig. 8 et 9 pages 65 et 67 des courbes représentant les pourcentages des tonnages possédés par chacune des principales puissances maritimes rapportés au tonnage mondiale.

L'Angleterre, qui ne subventionnait point avant la guerre ses industries des Constructions Navales, ni son Armement, a vu son pourcentage de tonnage tomber régulièrement de 53 % en 1894, à 43 % en 1915, puis s'abaisser à 36 % après la guerre en dépit des récupérations, et même à 34 % en 1923 après la crise générale de l'Armement de 1920-1921. A partir de 1923, la courbe a tendance à remonter, marquant l'influence des mesures protectionnistes (1) (Trade facilities Act).

La courbe relative aux *Etats-Unis*, montre l'essor maritime considérable de ce pays dans les années d'avant-guerre, correspondant à son essor commercial et industriel. Le tonnage des navires des lacs se développe d'ailleurs avec la même rapidité que le tonnage des navires au long cours. Pendant la guerre, le tonnage du pays croît dans des proportions fantastiques, sans aucun rapport avec le génie maritime du pays. Le pourcentage passe de 12 % à 28 % de 1915 à 1920 marquant un effort prodigieux dans la construction, d'ailleurs peu soignée, des bâtiments. Les mesures protectionnistes outrancières d'après guerre, sont insuffisantes pour assurer à l'Armement la position qu'il avait obtenue. — De nombreux navires sont d'ailleurs condamnés et le pourcentage du tonnage tombe jusqu'à 22 %. — Il est infiniment probable qu'il s'affaîssera encore.

(1) Influence relative plus forte que celle indiquée par la courbe, l'armement anglais ayant condamné de nombreux navires usagés.

Allemagne.

En raison de sa législation protectionniste d'avant-guerre, et des efforts personnels de l'Empereur Guillaume II, le pourcentage de l'Allemagne croît sans arrêt jusqu'en 1915 (de 7 % à 11 %). Les exigences du traité de paix, le ramènent brusquement aux environs de 1 %. Courageusement, l'Allemagne se remet au travail; sous l'influence de la Loi de 1921, les constructions navales s'intensifient et le pays reconquiert en 1918, le 4^e rang de puissances maritimes avec un pourcentage de 5,75 %. Il n'y a aucun doute que cet effort se continue et que le Reich reprenne vraisemblablement d'ici peu le 3^e rang, avec un pourcentage sinon égal, tout au moins peu inférieur à celui qu'il avait en 1915.

Norvège.

Pays n'ayant jamais pratiqué qu'une politique libérale ou protectionniste modérée, la Norvège voit son pourcentage tomber peu à peu de 6,8 % en 1894 à 5 % en 1914, puis à 3,8 par suite des pertes causées par la guerre.

Ne bénéficiant que de quelques rares récupérations, la Marine de la Norvège ne se relève que bien lentement, et seulement depuis la mise en vigueur du Crédit Maritime, d'abord semi-officiel, puis officiel.

Il faut dire pourtant que le tonnage acquis récemment par les Armateurs norvégiens est de qualité, puisque composé surtout de navires à moteurs.

Japon.

Le Japon possédait depuis 1896 un système de primes très voisin de celui de notre Loi de 1906, que nous avons expliqué être bien au point. La courbe caractéristique de ce pays est nettement ascendante (1 % en 1894, 6 % en 1928).

L'effort révélé est considérable. Poursuivi sans aucune interruption, il a permis à la flotte nationale de prendre la 3^e place dans le monde.

Italie.

L'Italie n'a bénéficié d'un régime protectionniste qu'à partir de la Loi de 1911. Jusqu'à cette époque, la courbe du pourcentage se traîne aux environs de 3 %, puis se décroche nettement pour atteindre 4 % en 1916.

Dès après la guerre, malgré les pertes subies par les hostilités et grâce, tant à la répartition du tonnage enlevé aux ex-ennemis qu'à l'absorption du tonnage austro-hongrois, le pourcentage atteint 4 % en 1920, puis 4,5 % sous l'influence des mesures protectionnistes adoptées en 1919.

Puis la politique nationaliste et protectionniste (décret de mars 1923) s'affirme encore plus nettement. Le pourcentage atteint 5,2 % en 1928.

France.

Le pourcentage français reste quasi-stationnaire, aux environs de 4,6 % pendant toute la période d'avant-guerre, malgré les Lois protectionnistes, et du fait que toutes ces Lois (sauf celles de 1906) se montrent défectueuses à l'application. On relève pourtant, sur la courbe du pays, deux maxima correspondant aux effets passagèrement heureux des lois de 1902 et de 1906. En réalité, il est probable que le mouvement ascendant déclenché par cette dernière loi, se serait poursuivi sans les hostilités.

Après la guerre, la part revenant à la France dans la répartition du tonnage ex-ennemi, les achats à l'étranger, font monter notre pourcentage à 6 % en 1922.

Seul pays ne protégeant point ses Constructions Navales, protégeant faiblement son Armement, la France perd successivement trois rangs. Son pourcentage tombe progressivement à 5 %.

La situation actuelle des Principales Puissances Maritimes.

Ainsi donc, les rangs des principales puissances maritimes ont varié très sensiblement depuis 30 ans :

	en 1914	en 1921	en 1928
Angleterre	1	1	1
Etats-Unis	2	2	2
Allemagne	3	7	4
Norvège	4	6	7
France	5	3	6
Japon	6	4	3
Italie	7	5	5

L'ascension des flottes du Japon, de l'Italie et de la nouvelle flotte de l'Allemagne est continue. La chute relative de la flotte française ne l'est pas moins depuis 1921.

Les tableaux (pages 69 et 71) donnent d'ailleurs tous les chiffres de détail, relatifs à la construction des navires dans chaque pays du monde, et au tonnage global de chaque flotte, année par année, depuis 1920. Ils montrent encore mieux, en faisant ressortir la faible importance des chiffres absolus de tonnage neuf, l'insuffisance de l'effort français.

Courbe des frets moyens.
 Courbe des tonnages lancés dans le monde.

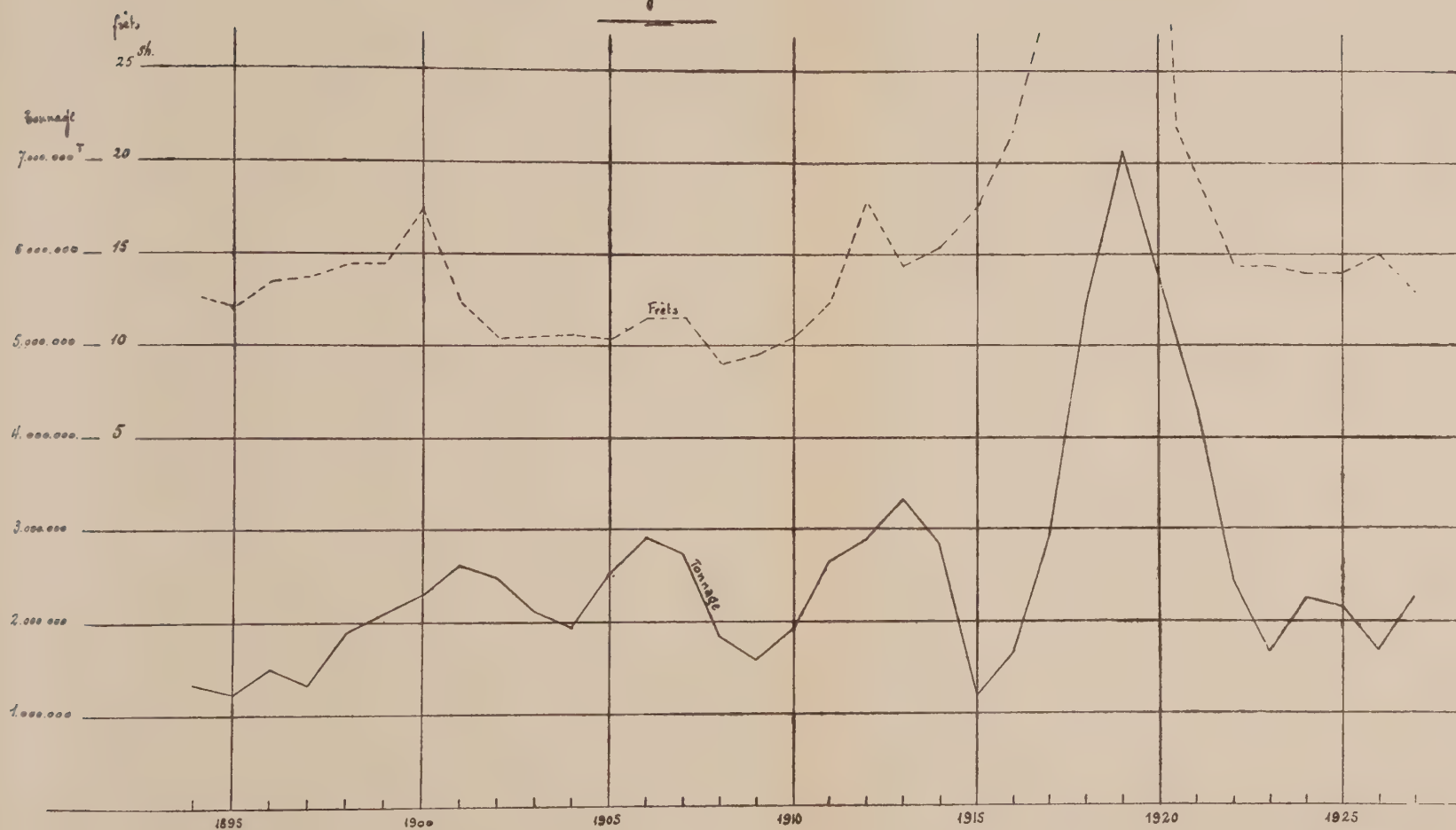
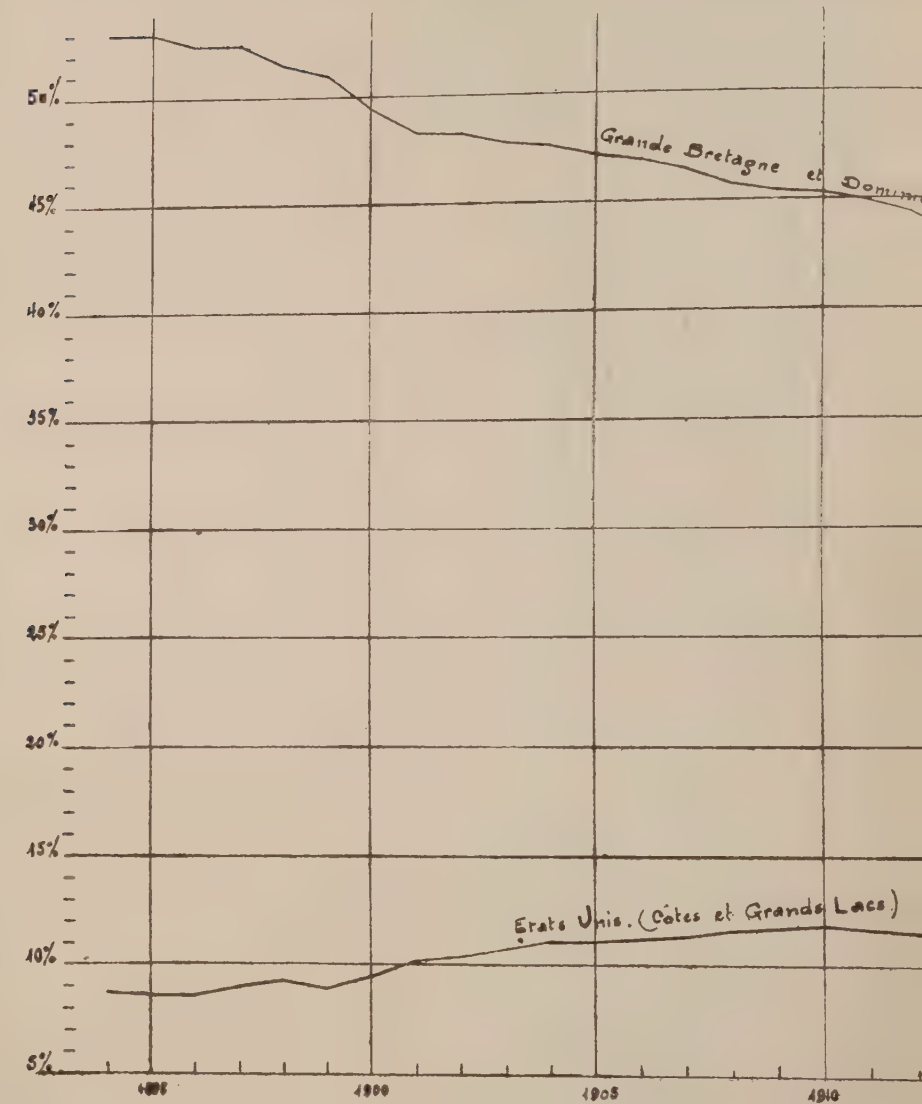
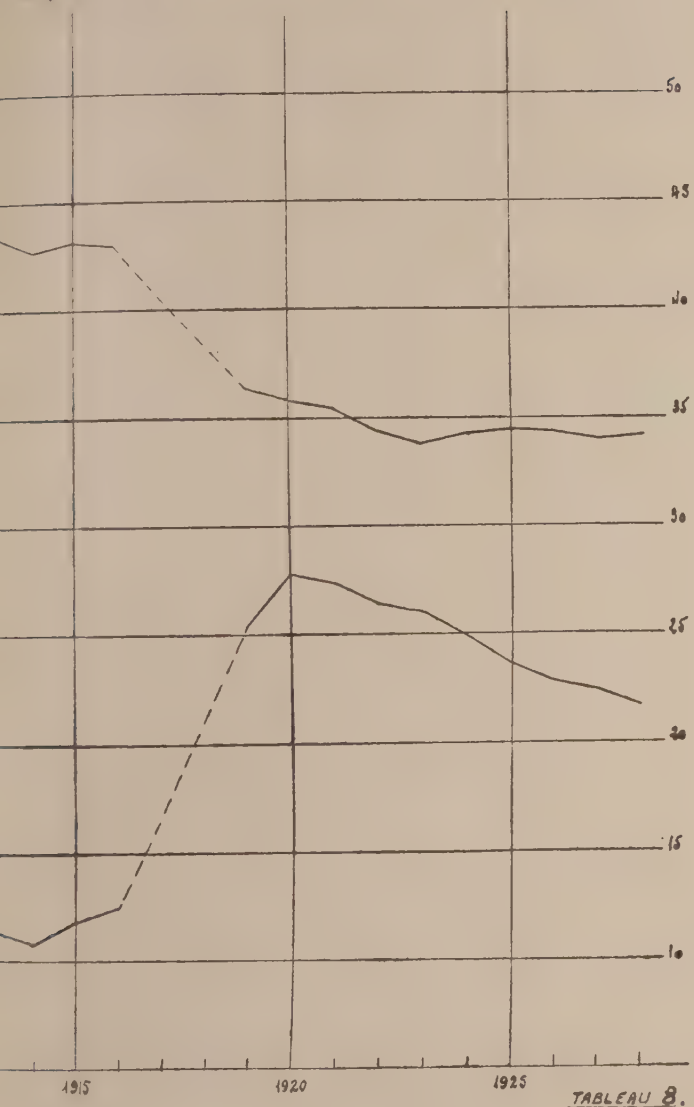


TABLEAU 7

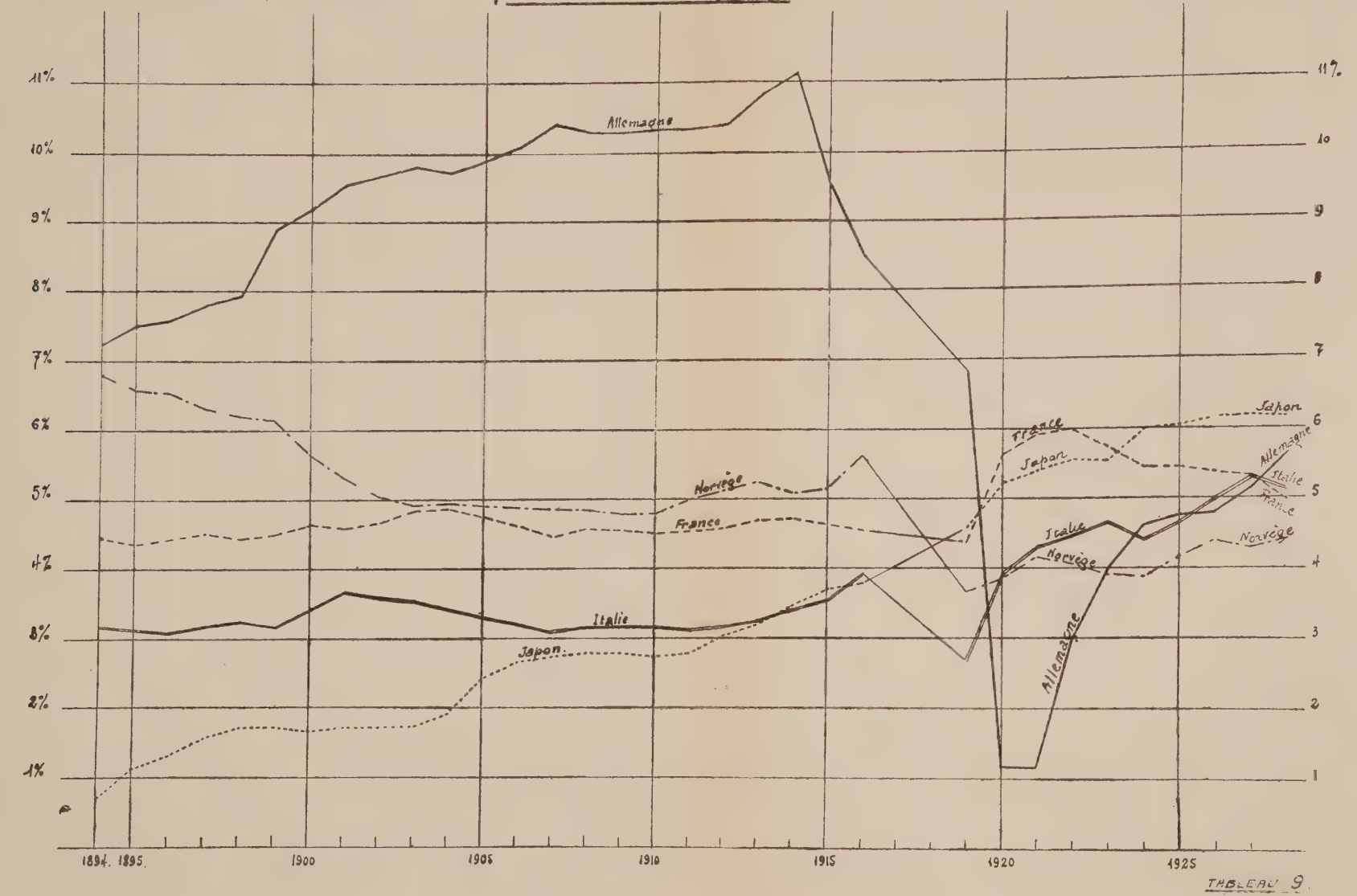
Pourcentage par rapport au tonnage mondial de



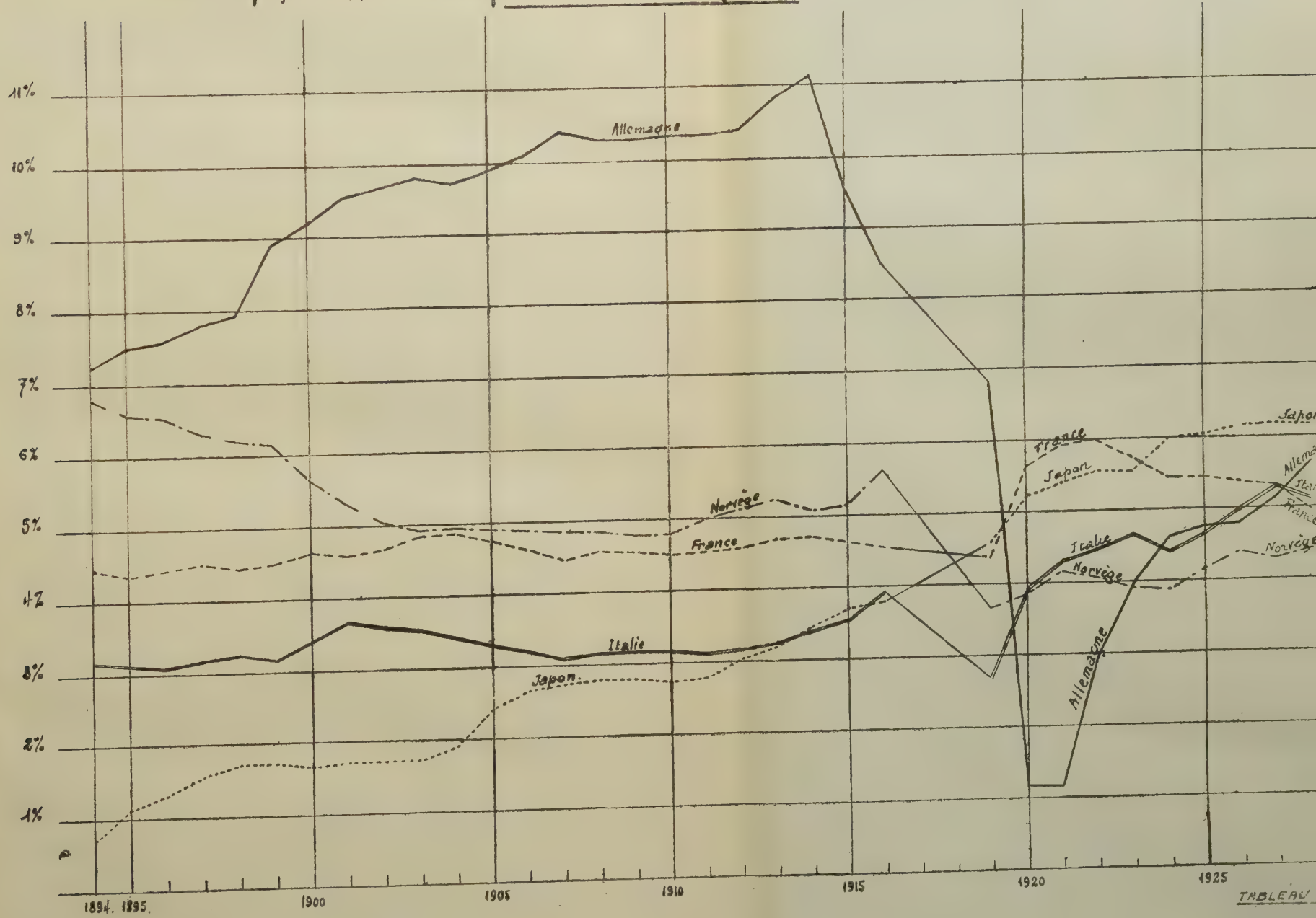
tonnage possédé par différentes puissances.



Pourcentage par rapport au tonnage mondial du tonnage possédé par différentes puissances.



Pourcentage par rapport au tonnage mondial du tonnage possédé par différentes puissances.



Année	Grande Bretagne Irlande	Dominions anglais	Etats-Unis sans les Lacs	Etats-Unis Lacs	Allemagne	Norvège	France	Japon
Moyenne de 1910 à 1914	1.660.000	35.000	171.000	81.000	329.000	45.000	121.000	56.000
1920	2.055.624	203.644	2.348.725	127.528	?	38.855	93.449	456.642
1921	1.538.052	129.675	995.129	11.284	509.064	51.458	210.663	227.425
1922	1.031.081	62.765	97.161	21.977	525.829	32.391	184.509	83.419
1923	645.651	41.263	96.491	76.326	345.062	42.619	96.644	72.475
1924	1.439.885	44.879	90.155	49.308	175.113	25.139	79.685	72.757
1925	1.084.633	46.078	78.766	50.010	406.374	28.805	75.569	55.784
1926	639.568	33.678	115.217	35.396	180.548	9.237	121.342	52.405
1927	1.225.873	30.250	124.270	54.948	289.622	5.363	44.335	42.359

TONNAGE BRUT LANCÉ ANNUELLEMENT PAR DIFFÉRENTS PAYS

Année	Italie	Hollande	Suède	Danemark	Espagne	Autres Pays	Total
Moyenne de 1910 à 1914	32.000	97.000	13.000	27.000	5.000	57.000	2.740.000
1920	133.190	183.149	63.823	60.669	45.950	44.480	5.861.666
1921	164.748	232.402	65.911	77.238	47.256	71.836	4.341 679
1922	101.177	163.132	30.038	41.016	7.776	84.813	2.467.084
1923	66.523	65.632	20.118	49.479	4.488	20.410	1.643.181
1924	82.526	63.627	31.211	63.937	3.859	25.670	2.247.751
1925	142.046	78.823	53.750	73.268	127	19.370	2.193.404
1926	220.021	93.671	73.518	72.108	25.671	22.597	1.674.977
1927	101.076	119.790	67.361	72.038	22.899	85.495	2.285.679

TONNAGE BRUT DE LA FLOTTE POSSÉDÉE PAR DIFFÉRENTS PAYS

Année	Grande Bretagne Irlande	Dominions anglais	Etats-Unis sans les Lacs	Grands Lacs	Allemagne	Norvège	France	Japon
1920	18.330.424	2.252.228	13.789.874	2.207.429	672.671	2.219.388	3.245.194	2.995.878
1921	19.571.554	2.499.244	14.697.088	2.254.930	717.450	2.584.058	3.652.249	3.354.806
1922	19.295.637	2.746.883	14.738.506	2.247.690	1.887.408	2.600.861	3.845.792	3.586.918
1923	19.281.549	2.776.563	14.597.035	2.286.619	2.590.073	2.551.912	3.737.244	3.604.147
1924	19.105.838	2.772.662	12.948.632	2.361.464	2.953.671	2.505.393	3.498.233	3.842.707
1925	19.440.711	2.781.487	13.530.544	2.364.920	3.073.713	2.680.642	3.511.984	3.919.807
1926	19.399.797	2.870.327	12.364.668	2.433.049	3.110.918	2.841.905	3.490.606	3.967.617
1927	19.309.022	2.865.055	12.070.050	2.515.250	3.363.046	2.824.225	3.469.980	4.033.304
1928	19.875.350	2.907.223	11.997.441	2.540.517	3.777.251	2.968.207	3.344.465	4.139.815

TONNAGE BRUT DE LA FLOTTE POSSEDÉE PAR DIFFÉRENTS PAYS

Année	Italie	Hollande	Suède	Danemark	Espagne	Autres Pays	Total
1920	2.242.393	1.793.396	1.072.925	803.411	997.030	4.691.824	57.314.065
1921	2.650.573	2.225.787	1.160.211	984.464	1.165.541	4.476.698	61.974.653
1922	2.866.385	2.632.713	1.115.375	1.038.138	1.282.757	4.495.773	64.370.786
1923	3.033.742	2.625.741	1.207.727	996.862	1.260.206	4.616.818	65.166.238
1924	2.832.212	2.556.417	1.254.550	1.035.943	1.239.521	4.534.412	64.023.567
1925	3.028.661	2.600.831	1.301.126	1.059.846	1.184.721	4.744.337	64.641.418
1926	3.240.630	2.564.904	1.338.089	1.081.146	1.163.008	4.917.706	64.784.370
1927	3.428.817	2.654.003	1.365.390	1.059.846	1.161.369	5.018.987	65.192.910
1928	3.483.383	2.816.705	1.447.470	1.067.539	1.164.272	5.479.587	66.954.659

Les Chantiers Français.

En regard de la statistique du tonnage lancé en France, après la guerre, donnons la liste des grands et moyens Chantiers du pays :

Dunkerque. — Ateliers et Chantiers de France.

Le Havre. — Chantiers et Ateliers Augustin Normand.

Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Ateliers et Chantiers du Hâvre (construits à la fin de la guerre — fermés depuis).

Société Normande de Construction Navale (construits à la fin de la guerre — fermés depuis).

Rouen. — Chantiers et Ateliers de St-Nazaire.

Le Trait près Rouen. — Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (construits depuis la guerre).

Caen. — Chantiers Navals Français (construits à la fin de la guerre).

Saint-Nazaire. — Chantiers et Ateliers de St-Nazaire.

Ateliers et Chantiers de la Loire.

Nantes. — Ateliers et Chantiers de la Loire.

Ateliers et Chantiers de Bretagne.

Coueron près Nantes. — Compagnie Générale de Constructions Navales (construits à la fin de la guerre, fermés depuis).

Bordeaux. — Chantiers et Ateliers de la Gironde.

Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest (construits depuis la guerre).

Port-de-Bouc. — Chantiers et Ateliers de Provence.

Le Seyne. — Forges et Chantiers de la Méditerranée.

La Ciotat. — Société Provençale de Constructions Navales.

soit actuellement au total 16 Etablissements, moyens et grands, pouvant livrer chaque année 350.000 ou 400.000 tonnes de jauge brute, en supposant qu'ils travaillent à plein pour la Marine Marchande, 250.000 à 300.000 tonnes peut-être, s'ils ont à réaliser en outre, au moins partiellement, la construction des programmes de la Marine de Guerre.

Le tonnage normal de la Flotte française

Le pourcentage du pavillon national dans le mouvement général de la navigation n'était plus, dans le cas de la France, que de 27 %, avant comme après la guerre, alors qu'il était encore de 45 % en 1880.

La part actuelle du pavillon français est certainement beaucoup trop faible, l'augmenter est une nécessité. Avant la guerre les pourcentages mêmes obtenus par divers autres pays étaient les suivants :

Angleterre	60 %
Danemark	55 %
Norvège	53 %
Suède	50 %
Allemagne	50 %
Japon	47 %

Nous ne pouvons espérer pour notre pavillon un pourcentage supérieur à 50 %, puisque nos navires n'ont pas seulement besoin d'un fret de départ, mais encore d'un fret de retour récolté à l'étranger. Dans ces conditions, il est facile de calculer le tonnage que notre flotte commerciale devrait atteindre dans l'avenir.

Nous possédons actuellement 3.300.000 tonneaux bruts, dont 300.000 environ immobilisés dans les ports. En admettant que le trafic reste constant, il faudrait, pour élever notre pourcentage de 27 % au pourcentage normal de 50 %, que notre tonnage atteigne :

$$a \times 3.000.000 \times 50$$

27

a étant un coefficient réducteur tenant compte des chargements incomplets (En première approximation, on peut prendre $a = 0,80$).

On trouve ainsi que notre flotte marchande devrait être actuellement de 4.500.000 tonneaux bruts. Si l'on observe qu'en 20 ans, le tonnage mondial, suivant les besoins du commerce, augmente de 60 %, le tonnage que nous devrions avoir nor-

malement en 1950 devrait être de $1,60 \times 1.500.000 = 7.000.000$ tonneaux bruts environ.

Nous devrions construire chaque année en dehors de toute récupération pour navires perdus ou détruits $1/20$ ($7.000.000 - 3.300.000$) soit 185.000 tonnes.

Il faut observer en outre que la durée moyenne d'un navire est de 20 ans, compte-tenu des pertes et des démolitions. Chaque année, actuellement, il doit donc disparaître le vingtième du tonnage que nous possédions en 1908, soit 80.000 tonnes (1); en 1950, il disparaîtra chaque année le vingtième du tonnage actuellement possédé, soit 160.000 tonnes.

Nos chantiers devraient donc construire :

actuellement (1928)	$80.000 + 185.000 = 265.000$ tonnes
en 1950	$160.000 + 185.000 = 345.000$ tonnes

Ils en construisent à peine 50.000 tonnes, c'est-à-dire un tonnage inférieur à celui détruit ou perdu.

Il ne faut donc point s'étonner, malgré les achats de l'Armement en Allemagne, au titre du plan Dawes, que le tonnage de notre Flotte baisse en valeur absolue, qu'il décroisse sensiblement en valeur relative, et que nous nous effacions peu à peu devant nos rivaux immédiats.

Nous savons déjà que nos Chantiers français sont capables de réaliser le programme ci-dessus. Point n'est nécessaire d'ailleurs que d'autres Etablissements se fondent. Mais il faut assurer à ceux existants, la clientèle d'un Armement national d'ailleurs raisonnablement protégé.

(1) Les statistiques du Lloyd confirment bien ce chiffre.

VI. — La protection de la Construction Navale à l'étranger.

Angleterre. — Hollande. — Allemagne. — Suède. — Danemark. — Norvège. — Brésil. — Espagne. — Portugal. — Japon. — Finlande et Esthonie. — Italie. — Etats-Unis. — Résumé.

Le caractère essentiellement extra-territorial du navire est tel que les industries de l'Armement et des Constructions Navales ne peuvent vivre, que si elles sont établies, dans chacun des pays concurrents, sur un pied d'égalité économique avec leurs similaires de l'étranger. Pour bien fixer quel doit être ce régime en France, il est évidemment indiqué d'examiner les mesures prises par les autres pays, ne serait-ce que pour tirer profit des expériences réalisées et rechercher les protections occultes qui pourraient exister.

Partout abondent surtout depuis l'Armistice, chez les nations étrangères, les mesures de protection de la Construction Navale. Leur but essentiel a d'abord été la réparation des pertes considérables occasionnées par la guerre, et cela pour la plupart des marines marchandes. Le but actuel n'est plus pour l'Angleterre que la conservation de sa supériorité traditionnelle en matière de Construction et le maintien de sa clientèle; et pour les autres nations, la recherche d'une indépendance réelle au point de vue maritime.

En matière de Construction Navale, contrairement au cas de l'Armement, c'est l'encouragement direct qui est le plus en faveur, revêtant tour à tour, ou même simultanément, la forme de réduction d'impôts, d'exonération de droits de douane, de primes ou de crédits à la Construction. Nous examinerons successivement les dispositions diverses prises par :

L'Angleterre; la Hollande; l'Allemagne; la Suède; les au-

tres Pays Scandinaves; le Brésil; l'Espagne; le Portugal; le Japon; la Finlande; l'Esthonie; l'Italie; les Etats-Unis (1).

En même temps que les mesures de protection étaient prises un mouvement très net de rationalisation s'opérait aux Etats-Unis par force, et en Allemagne, par esprit de simplification et de recherche des économies. Nous avons signalé ce dit mouvement, Chapitre V.

Angleterre.

Il n'entraît point dans les habitudes de l'Angleterre de subventionner avant la guerre ses industries de Constructions Navales. Fièrre de sa supériorité, sûre de son hégémonie, cette nation a pratiqué pendant tout le cours du XIX^e siècle, une politique de libre-échange, et par conséquent de non-intervention.

Les ravages causés par la guerre sous-marine dans sa Flotte de Commerce furent cependant si considérables, que dès la cessation des hostilités, le Gouvernement britannique se préoccupa d'assurer certaines facilités tant à ses Chantiers qu'à son Armement. Dès le lendemain de la guerre, en 1921, le Parlement votait le « Trade Facilities-Act ».

En vertu de cette Loi, le Gouvernement accordait la garantie du Trésor aux prêts destinés à l'industrie britannique en général et en particulier à la construction de navires dans les Chantiers. Il est à noter que le crédit initial de 1921, était consenti jusqu'à concurrence de 26 millions de livres, en vue de prêts, non seulement aux armateurs anglais, mais également aux armateurs étrangers.

Le système employé était donc à la fois celui de la protec-

(1) La France n'est entrée que tardivement dans la voie de la protection. Encore n'accorde-t-elle aux Chantiers de Construction Navale qu'une protection indirecte, son but étant éventuellement de favoriser l'augmentation du nombre des commandes de l'Armement national. Nous montrerons (Chapitre X) que les mesures prises par l'étranger (et principalement par l'Angleterre) ou d'une façon plus générale tous les systèmes étrangers de protection directe, contrebalancent malheureusement efficacement les avantages que pourrait retirer l'industrie française des Constructions Navales de la Loi sur le « Crédit Maritime ».

tion directe de l'Armement et de la protection directe de la Construction.

De 26 millions de livres en 1921, le montant des garanties accordées par le Trésor, fut porté à 75 millions de livres en 1926 (à un taux très réduit : 1 % à 2,5 %); mais l'effet de la Loi a pris fin le 31 mars 1927, après épuisement de la garantie. Dans son ensemble le « Trade Facilities Act » a fourni, pour la Construction Navale anglaise, une somme considérable à quoi s'ajoutent naturellement les 8 millions de livres du « Loan Garantie Act » de l'Irlande du Nord, qui durera jusqu'au 31 mars 1929 (1).

Officiellement, depuis le début de 1927, l'Angleterre s'abstient de toute intervention dans la Construction pour le compte de l'Armement national. Des événements récents indiquent une attitude différente de sa part lorsqu'il s'agit de constructions pour l'étranger. Déjà, à vrai dire, une intervention importante, quoique occulte de l'Etat, peut être relevée en 1925.

Le monde maritime anglais venait d'être profondément ému par le fait qu'une Cie anglaise, « Furness Withy » avait passé une importante commande de 5 grands cargos à moteurs aux Chantiers allemands « Deutsche Werke ». La Cie « Blue Star » était prête également à passer commande de 2 paquebots mixtes en France, lorsque le Gouvernement anglais intervint, tant en faisant pression sur l'armateur, qu'en accordant une subvention directe au mieux-disant des Chantiers nationaux, pour que la commande put être passée en Angleterre.

On ne trouve pas trace de pareille intervention au cours des années 1926 et 1927. Fin 1927, la stabilisation du franc français étant déjà réalisée de fait depuis 8 mois, les cours offerts par les Chantiers anglais n'étaient pas inférieurs à ceux offerts par les Chantiers français dans le cas de cargos, et leur étaient, au contraire, supérieurs dans le cas de paquebots.

(1) Il y a lieu, en outre, de remarquer que des subsides, dits « d'Amirauté », se chiffrant chaque année par plusieurs centaines de milliers de Livres, sont alloués, sur les fonds du Trésor, pour pousser à la construction d'unités importantes adaptées à des trafics particuliers.

Brusquement, à la date du 1^{er} janvier 1928, une baisse simultanée de 10 à 15 % fut pratiquée par tous les établissements anglais. Ceux mêmes, qui avaient soumissionné pour des affaires continentales, retirèrent leurs soumissions pour les remplacer par d'autres, plus avantageuses pour le client armateur. Les cas les plus typiques furent ceux des adjudications du paquebot type « De Grasse agrandi » pour la Cie Générale Transatlantique, et des 3 paquebots mixtes pour le « Lloyd Royal Belge » (1).

Divers recoupements permettent de croire que l'Angleterre, par l'intermédiaire des municipalités (et à l'imitation de la Hollande qui pratiquait ce système depuis plusieurs années), verse aux Chantiers utilisant des ouvriers en chômage, une grande partie des indemnités (2) qui seraient à la charge du Trésor si cette main-d'œuvre restait sans travail. Cette attitude du Gouvernement anglais ne se manifeste d'ailleurs que lorsqu'il s'agit de constructions pour l'étranger. En tout état de cause, ces pratiques tendent à provoquer un « dumping » sur le marché de la Construction Navale et créent une concurrence sévère pour les Chantiers du Continent.

Hollande.

La Hollande n'emploie pas le système de la protection et ce sont les banques qui y pratiquent le Crédit Maritime. L'Etat n'accorde des subventions que dans des cas particuliers, notamment pour des paquebots transatlantiques, ou pour des commandes importantes à enlever à l'étranger, comme dans le cas des paquebots mixtes du « Lloyd Royal Belge » (Voir en note).

Par contre, la municipalité de Rotterdam, qui a souvent à sa charge une main-d'œuvre en chômage, abandonne depuis 1922 aux Chantiers qui utilisent ses ouvriers pour des travaux sur navires étrangers, une partie des indemnités qu'elle

(1) Dans ce dernier cas, la commande fut prise cependant par un Chantier hollandais que son Gouvernement subventionna directement, pour lui permettre de suivre dans leurs réductions ses concurrents anglais et d'enlever l'affaire à tout prix.

(2) L'indemnité de chômage atteint souvent 60 % du salaire normal.

eul payées par ailleurs; c'est une des raisons de la rapidité et du bon marché exceptionnels des réparations de navires à Rotterdam.

Ces pratiques, qui sont maintenant reconnues, s'exercèrent d'abord de façon voilée. Les Chantiers hollandais s'entendaient par exemple, en soumissionnant, pour que tous ceux qui ne devaient pas obtenir la commande fassent un prix nettement plus élevé que le concurrent désigné pour enlever l'affaire. Les concurrents français ou anglais pouvaient ainsi supposer que l'adjudicataire ne devait sa commande qu'à une erreur de devis.

En outre, bien qu'officiellement la durée des heures de travail fut fixée à quarante-huit heures par semaine, le Gouvernement hollandais a donné l'autorisation de l'augmenter et en ce qui concerne les Chantiers de Construction Navale, de la porter à 54 heures (1).

Allemagne.

Contrairement à l'Angleterre, l'Allemagne à la fin du XIX^e

(1) Voici la traduction d'une lettre typique, adressée par le Ministère du travail hollandais, au Secrétaire du Syndicat des ouvriers métallurgistes de Rotterdam, au mois de Juillet 1923 :

« Il est entendu que les Chantiers Wilton seront autorisés pour une
 « période de six mois, à faire travailler leurs ouvriers des équipes de
 « jour, dix heures par jour pendant la semaine et six heures et demie
 « le samedi; et ceux des équipes de nuit, neuf heures et demie par nuit
 « pendant cinq jours par semaine. La raison de ces autorisations est
 « que le coût de la production en Hollande, en raison des salaires éle-
 « vés payés par comparaison avec les pays étrangers, est tel qu'il de-
 « vient à peu près impossible de faire face à la concurrence étrangère.
 « Les circonstances politiques existant dans les pays voisins ne per-
 « mettent pas d'espérer que la situation commerciale s'améliorera rapi-
 « dement. Les conséquences en sont alarmantes pour la prospérité de
 « notre pays, en particulier pour les ouvriers, et nous ne pouvons pas
 « attendre que les affaires s'arrangent d'elles-mêmes sans prendre des
 « mesures spéciales. Il est très pénible pour vous, comme pour moi, de
 « constater que dans les conditions actuelles, il devient bien difficile de
 « maintenir la journée de huit heures qui avait été établie par accord
 « international; mais il n'est pas possible de voir la population hollan-
 « daise contrainte au chômage et à la pauvreté par suite de mesures
 « prises par les autres puissances.

« Nous espérons que votre organisation se résignera à l'inévitable
 « et préférera accepter la prolongation des heures de travail plutôt
 « qu'une nouvelle augmentation de la misère et du chômage ».

siècle avait pratiqué une très large politique de subventions à la Construction Navale et à l'Armement. En peu d'années, elle avait amené sa Marine de Commerce, à être la deuxième du monde, et avait mis au point l'organisation technique de ses Chantiers (1).

Après la guerre, elle avait à refaire sa Marine Marchande qu'elle avait livrée en presque totalité aux alliés, et l'état de ses finances ne l'empêcha pas de s'intéresser vivement à cette politique de reconstitution.

La Loi de Mars 1921, mettant au point certains projets élaborés à la fin de la guerre, allouait aux Sociétés des indemnités correspondant à la valeur de la flotte livrée aux Alliés. Ces indemnités considérables, dont le total dépasse 700 millions de Marks-or, et dont la presque totalité est allée à l'industrie des Constructions Navales, ont permis de restituer à la Marine allemande sa place dans le monde.

Depuis la stabilisation officielle de 1924, de nouvelles mesures furent encore prises en faveur de l'Armement et de la Construction qu'elles protégèrent indirectement. Le Marché financier allemand étant affecté par un taux d'intérêt particulièrement élevé, un fonds de prêts de 50 millions de marks fut constitué au début de 1925 pour accorder des crédits à l'Armement dans des conditions beaucoup plus favorables. Épuisé à la fin de 1926, il a été accru en 1927, de 18 millions de marks, répartis sur 6 ans.

Il faut noter, en outre, dès maintenant, qu'en raison de la mise en vigueur du plan Dawes, les Chantiers allemands bénéficient au titre des Prestations en nature, de nombreuses commandes des Armements ex-alliés (surtout de l'Armement français), qui normalement auraient dû échoir, au moins en grande partie, aux Chantiers nationaux.

A côté de sa politique de Crédit Maritime, l'Allemagne a développé sa politique économique de concentration, déjà réa-

(1) Les auxiliaires de coque et de machines allemands avaient, sur le marché germanique, remplacé presque totalement les auxiliaires anglais qu'ils copiaient à peu près servilement. Les brevets étrangers, s'il y en avait, étaient simplement démarqués, souvent de façon bien simpliste.

lisée pendant les hostilités dans la plupart des industries de guerre. Un certain nombre de fusions entre Chantiers sont ainsi intervenues au cours de l'année 1927. D'après des renseignements de source sûre, on pourrait diviser les Chantiers allemands en trois groupes : le premier comprend la « Deschimag » qui est le véritable foyer des idées de concentration, le deuxième comprend les puissantes firmes : Blohm et Voss, Bremer Vulkan, Deutsche Werft, le troisième comprend un nombre assez important d'entreprises petites et moyennes, comme celles que la « Deschimag » a déjà absorbées pendant les derniers mois de 1927.

Il semble bien qu'on ne puisse parler ni d'une « Dachgesellschaft » ni d'un trust, mais simplement d'un « gentleman agreement », comme disent les Anglais, entre les 4 premières grandes entreprises citées qui aurait en premier lieu pour objet la discussion en commun de toutes les questions d'entente sur les conditions de la concurrence. Mais il n'y a aucun doute que le contrôle des autres entreprises par l'ensemble des grands Chantiers ne trouvera pas d'opposition insurmontable et se réalisera à plus ou moins longue échéance, cette réalisation étant aidée par l'influence de l'industrie lourde ou des grandes banques.

Suède.

Dès 1903, la Suède avait pratiqué le Crédit Maritime en constituant un fonds de prêts aux Armateurs. Un décret récent de mai 1928, compléta la législation déjà précisée au cours des années 1903, 1912, 1915, 1922.

Les prêts imputés sur le fonds du Crédit Maritime, fixé à 22 millions de couronnes, sont destinés à l'acquisition, par les Armateurs suédois, de navires au long cours, à l'exclusion des navires destinés au cabotage. Ils sont consentis presque exclusivement pour le cas d'unités de construction indigène et leur taux d'intérêt est fixé à 5 %, le remboursement anticipé étant autorisé.

La plupart des Chantiers et Sociétés d'Armement, ayant fait ressortir l'insuffisance à leur point de vue, de cette protection, plusieurs Sociétés d'Armement se proposent actuellement de

constituer un Institut National de prêts, qui seraient consentis aux armateurs contre hypothèque maritime. Plus tolérante que le décret de mai 1928, la réglementation du projet prévoit pour les Sociétés d'Armement à capital restreint, ou qui pratiquent le cabotage, en particulier avec affrètement à temps, la possibilité de recourir à l'Institut.

La Suède pratique donc une protection directe de l'Armement, mais seulement une protection indirecte de ses industries de Construction Navale. En tous cas, les avantages du Crédit Maritime, ont été très appréciés au moins de l'Armement, et les crédits de demeurent insuffisants à satisfaire aux demandes. Le Gouvernement projèterait donc d'augmenter sensiblement le maximum de 22 millions de couronnes.

Les autres Pays Scandinaves.

Au Danemark, on ne peut guère parler de protection officielle de l'industrie des Constructions Navales. Il n'existe, dans ce pays, que deux ou trois grands Chantiers, le plus important faisant partie des Etablissements de la Société Burmeister et Wain, dont la situation privilégiée sur le marché mondial tient au fait qu'elle est le constructeur principal du type de moteurs Diesel, de beaucoup le plus répandu dans toutes les Marines. Quoiqu'il en soit, dans certains cas particuliers, le Gouvernement danois, n'a pas hésité, par l'intermédiaire des banques, à octroyer aux Chantiers, des crédits à long terme (transmissibles au profit de l'armateur étranger) pour leur permettre d'enlever une affaire importante ou constituant une réclame intéressante pour le Pays. Le premier exemple d'intervention de ce genre, au détriment des Chantiers français, est relatif à l'exécution des premiers chalutiers à moteurs, de grandes dimensions, pour des armateurs de Nantes et La Rochelle.

La Norvège a été très éprouvée par la guerre sous-marine. Sa flotte marchande est celle des flottes européennes qui subit le pourcentage de pertes le plus élevé, et les difficultés financières du pays, qui n'ont pris fin que tout récemment, en ont certainement retardé la reconstitution.

Les entreprises privées qui pratiquaient le Crédit Mari-

time ayant dû cesser leurs opérations, les armateurs ont finalement constitué à Oslo en 1927, avec l'aide du Gouvernement norvégien, une banque de crédit maritime « La Norges Skibshypotek ». Cet organisme accorde à l'Armement des prêts pour 10 ans, à un taux de 5 1/2 %, qui ont eu une influence assez heureuse sur la construction.

En outre, la Norvège accorde aux Constructeurs des remises douanières pour les achats faits à l'étranger; c'est ainsi que les importations de matières premières et de machines, bénéficient d'un drawback fixé à 2 % du navire. Cette mesure s'explique d'ailleurs très bien par le fait que le pays est très peu industriel lui-même.

Brésil.

Le Brésil, qui est devenu puissance maritime depuis la guerre de 1914, emploie depuis 1921, le système des primes à la Construction sur une échelle assez modeste ou plus exactement suivant des modalités qui en restreignent l'application. Les primes ne sont allouées, en effet, aux Chantiers, que si l'Armateur qui traite avec eux, promet de construire vingt navires, en quinze années.

Espagne.

Depuis 1909, l'Espagne pratique une politique de subvention directe à la Construction Navale. D'après le projet de La Cierva, confirmé par deux Lois de 1924 et de 1925, il est alloué une prime de 176 à 407 pesetas par tonneau de jauge (suivant le type du navire) construit dans les Chantiers nationaux, machines et chaudières comprises. La prime est accordée pendant les 10 années suivant la promulgation de la Loi.

En outre, l'Etat prévoit des prêts et des avances, avec garantie d'intérêt, dans le cas où les primes à la Construction ou la Navigation se trouveraient pratiquement insuffisantes. La Loi majore, en outre, par des taxes additionnelles, les droits de douane actuellement en vigueur, pour prohiber en fait l'importation des navires étrangers. Cet ensemble de mesures d'un caractère de protection outrancier, a complètement fermé le marché espagnol aux offres étrangères.

Portugal.

Un décret de novembre 1921, prévoit l'allocation de primes à la Construction des coques, des machines et des chaudières. Le Gouvernement est enfin autorisé, par le même décret, à consentir aux Constructeurs une aide financière sous forme d'emprunt, et à ne pas percevoir sur eux de contributions pendant les premières années de fonctionnement de leurs Chantiers.

Japon.

Le Japon possédait, à l'instar de la France, depuis 1896, une Loi de primes à la Construction, très voisine d'ailleurs de notre système de Loi de 1906. L'allocation des dites primes a été supprimée en 1916. A cette époque, les Chantiers nippons regorgeaient de commandes pour les nations alliées et neutres et l'industrie des Constructions Navales était en pleine prospérité.

Aujourd'hui, un nouveau système protectionniste est à l'étude, qui sera vraisemblablement un système de protection directe des Chantiers, en dépit de l'opposition des métallurgistes, partisans de droits protecteurs à l'entrée sur les produits étrangers, et de la timidité du Trésor qui voudrait éviter de déboursier des sommes par trop considérables.

Finlande et Esthonie.

Ces Etats ont également pris des dispositions et ont établi des projets pour favoriser le Crédit Maritime et en faire bénéficier la Construction Navale.

Mais les deux Nations, chez qui la politique officielle de protection et de subvention a été la plus développée, sont certainement l'Italie et les Etats-Unis.

Italie.

L'Italie, avant la guerre, protégeait directement les Chantiers de Construction Navale par l'octroi de primes, prévues par la Loi du 13 juillet 1911. Pendant la guerre, un décret

d'avril 1916 accorda aux cargos, mis en construction dans les Chantiers nationaux, une prime de 85 livres par tonneau, et fit bénéficier de l'introduction en franchise des droits de douane, les matières de provenance étrangère, nécessaires à la construction des coques, machines et chaudières.

Un décret de mai 1918 étendit même la subvention aux navires en bois. Puis, par décret du 30 mars 1919 (décret Nava), le Gouvernement italien prit pour trois ans l'engagement de payer la différence entre le prix coûtant du navire et le prix fonction du fret. Ce dernier encouragement imposait évidemment au Trésor une charge très lourde, et pourtant, sans subsides de l'Etat, les Chantiers italiens, dont la situation est nettement défavorisée par le prix de revient élevé des usines métallurgiques, ne pouvaient songer ni à se développer, ni même à vivre en dépit du coût relativement modeste de la main-d'œuvre nationale.

Au moment même où les mesures du décret Nava cessaient d'être en vigueur, le Gouvernement reconnaissait que les droits de douane, les prix des matières premières et les frais de transport, handicapaient si lourdement les Chantiers italiens, qu'un ensemble de mesures protectionnistes devait être réalisé. Ce fut l'œuvre du décret de mars 1923.

Par ce décret, l'Etat italien accorde une assistance à la Construction, sous quatre formes différentes.

1°. Exonération de droits de douane. — Les matières importées en Italie, pour les Chantiers navals, sont exonérés de tous droits de douane, jusqu'à concurrence de 480 kilos par tonneau de jauge brute pour les navires en acier, et de 100 kilos pour les navires en ciment ou en bois. Les matières destinées aux machines et chaudières sont exonérées jusqu'à concurrence de 140 kilos par cheval. Les matériaux destinés aux réparations, entrent en franchise sans aucune restriction.

2°. Ristournes douanières pour les parties des navires construites en Italie. — L'acier employé, s'il est italien, bénéficie pour la coque, d'une prime, payée au Chantier, de 170 livres par tonneau de navire construit. L'acier italien, et les matériaux métalliques dérivés, bénéficient, pour l'appareil moteur et éva-

poratoire, d'une ristourne de 24 à 100 livres par 100 kilos, suivant le produit. Enfin, les matériaux italiens servant aux réparations donnent droit à une prime de 16 livres par 100 kilos.

3^e Primes à la Construction et exonération d'impôt. — Des primes à la Construction sont accordées en outre, à raison de 55 livres par tonneau de jauge brute, pour les navires en bois. Une prime de 4 litres par tonneau de jauge est même prévue pour les démolitions, sous réserve d'un réemploi à bord de bâtiments d'un tonnage égal ou supérieur. Des exemptions d'impôts (*imposta di ricchezza mobile*), sont également accordées pour une durée de 5 ans.

4^e. Emission d'emprunts par l'Etat lui-même pour fournir aux Compagnies de Navigation les fonds nécessaires au programme de construction, prévu par les contrats de subvention. — C'est ainsi que l'emprunt de 1927, émis dans ce but à Londres et à New-York, a permis d'apporter 350 millions de livres aux Compagnies et a servi à faciliter la construction des nouveau paquebots destinés aux lignes de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud (1).

Pour compléter son œuvre, le Gouvernement prépara la création d'un programme de Crédit Maritime qui devait jouir de l'appui des Banques et de celui des Sociétés d'Assurances. Un premier projet incomplet de février 1928, devint après modification, le Décret-loi du 5 juillet 1928.

Les mesures de protection italiennes sont donc complètes et parfaitement efficaces, sauf sur un seul point. La protection des réparations n'est peut-être pas tout à fait suffisante pour empêcher, depuis la hausse de la lire, un certain nombre d'armateurs italiens de faire effectuer à Marseille leurs travaux de réparations les plus importantes.

Etats-Unis.

Les Etats-Unis, qui possèdent encore une flotte d'Etat gérée par le Shipping Board, création de la guerre, manifestent

(1) A remarquer l'intervention assez poussée des Services de la Marine Militaire dans l'approbation des plans de ces unités, qui pourraient devenir, en cas de guerre, de puissants et rapides croiseurs auxiliaires.

une tendance très nette à abandonner ce système qui à l'usage, s'est révélé encore plus onéreux chez eux qu'en France. Par contre, le Gouvernement fédéral et le Congrès accentuent leur politique de subventions aux Constructions Navales et à l'Armement américain.

Après leur essor fantastique à la fin des hostilités, les industries de la Construction Navale et de l'Armement des Etats-Unis, qui étaient pratiquement encore toutes neuves et par conséquent encore instables, avaient besoin pour traverser la crise inévitable qui paraissait devoir les atteindre, d'encouragements énergiques. La politique protectionniste correspondante se traduisit par les mesures suivantes : Bill Jones (1920), projet de Bill Green (1922) (non réalisé), extension du Bill Jones (1926), Bill Jones White (1928).

Le Bill Jones prévoyait non seulement des mesures protectionnistes telles que des surtaxes de pavillons qui furent abandonnées par la suite, mais encore la constitution d'un fonds de 25 millions de dollars, destiné à des prêts aux Armateurs, et constitué au moyen de prélèvements sur les ventes des navires effectuées par le Shipping Board. Pour l'octroi de ces subsides, une seule condition était imposée : Ils devaient servir à la construction de navires conformes aux besoins des lignes jugées nécessaires par le dit Shipping Board (1).

Un projet (Bill Green) déposé en 1922, n'a pas été réalisé, en raison de l'opposition des démocrates. Ce projet prévoyait non plus des primes aux Armateurs, mais des prêts aux Constructeurs jusqu'à concurrence de 125 millions de dollars, au taux maximum d'intérêt de 2 %. La seule condition imposée était la réalisation d'unités modernes et parfaitement équipées. En outre, toujours en faveur de la Construction, le Bill prévoyait que les bénéfices réalisés par l'Armement dans l'exploitation des navires américains, seraient, pendant 10 ans, exonérés de l'impôt « Excess profits » pourvu que le montant des sommes ainsi économisées fut employé à la construction de navires, dans les Chantiers nationaux, et suivant des plans approuvés par le Shipping Board.

(1) Le cabotage interocéanique par le Canal de Panama, source de transports très actifs, demeura frappé d'une surtaxe de pavillon.

Le projet Green n'a pas été réalisé, mais par contre, le fonds prévu au Bill Jones a été largement étendu en 1926 et porté à 125 millions de dollars. Il n'y a aucun doute qu'il ait rendu les plus grands services à l'armement américain. Remarquons, au surplus, qu'il se renouvelle par le remboursement des avances consenties.

Enfin, en mai 1928, le Bill Jones White portait finalement l'importance de ce fonds à 250 millions de dollars. D'après cette Loi, les prêts sont accordés pour une durée maximum de 20 ans, à des conditions d'intérêt particulièrement intéressantes soit 2 ½ à 3 % lorsque le navire est destiné à un trafic de concurrence, soit 5 1/4 % s'il est destiné au trafic de cabotage. Bien entendu, les prêts ne sont accordés qu'en cas de construction aux Etats-Unis.

En dehors de cette disposition, l'Etat frappe d'une imposition de 50 % toutes les réparations non urgentes, faites dans des ports étrangers. Il accorde, en outre, des subventions extrêmement larges aux lignes postales desservant les communications avec les autres continents, mais à la condition que les navires postaux soient construits dans les Chantiers nationaux.

Tous ces avantages n'ont d'ailleurs d'autre compensation que certaines stipulations en vue de l'emploi, en cas de guerre, des navires qui en bénéficient.

Ces diverses subventions constituent, par leur importance, l'édifice de protection le plus considérable qu'un Etat ait jamais constitué en faveur de son Armement et indirectement en faveur de ses Constructions Navales. L'infériorité de ces deux industries est d'ailleurs, aux Etats-Unis, manifeste, l'écart des prix de revient américains et européens étant considérable.

A vrai dire, les mesures énergiques de protection ont surtout profité à l'Armement, beaucoup plus qu'aux Chantiers de Construction Navale. Ceux-ci, presque tous créés pendant la guerre, surtout pour exécuter des travaux de montage (à l'exclusion de tout travail un peu délicat) étaient tellement nombreux qu'ils devaient en grande partie disparaître, puisqu'ils

ne pouvaient songer, quelles que fussent les mesures du Gouvernement, qu'à alimenter leur industrie nationale de l'Armement.

Toute concurrence avec les Chantiers étrangers sur le marché mondial leur était interdite naturellement (1).

Résumé.

Tout cet ensemble de mesures protectrices adoptées par ces différentes nations en faveur de leurs industries de Construction Navale et de l'Armement, peut être résumé comme suit :

Pays pratiquant une protection indirecte des Constructions Navales, par l'intermédiaire de subventions à l'Armement :

Etats-Unis	protection outrancière
Suède	— modérée
Norvège	— modérée

Pays pratiquant à la fois une protection directe des Constructions Navales et indirecte par l'intermédiaire de l'Armement :

Italie	protection outrancière
Allemagne	— modérée (en réalité, pour ce dernier pays, la protection directe revêt le caractère particulier d'une protection de fait par suite de la mise en vigueur du plan Dawes).

(1) Cette législation protectrice outrancière est d'ailleurs complétée par toute une source de mesures écartant la concurrence étrangère, et tendant à maintenir la position un peu artificielle acquise par l'Armement des Etats-Unis pendant les hostilités.

On peut citer, en particulier, des primes de Navigation intéressantes, surtout pour les bâtiments rapides, des détaxes d'impôts en faveur des chargeurs, l'établissement de tarifs différentiels pour les droits de port, un essai (non continué) d'institution de droits différentiels de douane, l'application de tarifs différentiels de chemin de fer à l'avantage des marchandises provenant de navires nationaux, la réserve totale ou partielle de certains transports au pavillon national (ex : émigrants) et jusqu'à des mesures financières paraissant favoriser les équipages, mais qui, par voie d'incidence, tendent à diminuer les charges de l'Armement.

Pays pratiquant une protection directe des Constructions Navales :

Espagne	protection outrancière.
Angleterre	protection sérieuse sous forme de dumping.
Hollande	—
Danemark	—

Quels sont les résultats obtenus par ces politiques ? On peut dire que tous les Pays, ayant adopté une politique de protection directe des Chantiers, ont conservé pour ces derniers la clientèle de leurs nationaux et leur ont assuré des commandes étrangères. Par contre, les pays, ayant choisi pour leurs Chantiers une politique de protection indirecte n'ont pas vu leur tentative franchement couronnée de succès.

C'est ainsi qu'au cours du 3^e trimestre 1928, l'Angleterre construisait encore 34.000 tonneaux de jauge pour la Suède et la Norvège, alors que les Chantiers de ces deux Pays n'en avaient livrés que 72.000 au cours de l'année entière 1927.

Quelle est d'autre part, et c'est là l'autre face du problème, la position des Chantiers français sur le terrain de la concurrence mondiale ? Cette position est actuellement très critique, la protection éphémère et illusoire, résultant de la dépréciation du change français ayant actuellement disparu. Tous les pays construisant moins économiquement que la France, ont adopté une politique tellement protectionniste que notre industrie de la Construction Navale ne peut songer à y prendre quelques commandes. Il est évidemment bien inutile par ailleurs que nous songions à solliciter les consultations des autres pays (1).

Les Chantiers français ne peuvent donc plus obtenir actuellement que la clientèle de leurs propres nationaux. Et pourtant, l'Armement trouve en Angleterre par suite du faible prix de revient anglais, en Allemagne, par suite de la mise en pratique du plan Dawes, des avantages suffisants pour qu'il s'adresse de préférence à ces deux derniers Pays.

(1) Certains champs d'action nous sont cependant encore ouverts pour la construction d'unités de guerre (Finlande, Grèce, Turquie, Roumanie, Uruguay etc...).

Nous verrons que la Loi du 2 Avril 1928, sur le Crédit Maritime s'efforce d'intensifier les commandes en France de l'Armement français. Elle y parviendrait bien, malgré les avantages des commandes en Allemagne, au titre du plan Dawes, si l'Angleterre ne s'était mise à pratiquer une politique de dumping.

Nous sommes ainsi amenés à expliquer et à chiffrer la double supériorité des Chantiers anglais : prix de revient naturellement faibles et subventions déguisées.

VII. Comparaison des prix de revient en France et en Angleterre.

Comparaison des prix de revient. — Les Cours de base. — Les prix de matières. — Les prix de main d'œuvre. — Les frais généraux. — Conclusions théorique et pratique. — Le prix de revient du Cargo construit en France pour l'Armement français. — La réalité. Le prix anglais de concurrence.

L'Angleterre a toujours été le concurrent le plus redoutable de tous les autres Pays en matière de Construction Navale. Un moment, à la fin de la guerre, cette prépondérance a paru diminuer par suite du développement soudain qui se manifesta dans divers pays, notamment aux Etats-Unis. Mais au cours de la crise postérieure, les Chantiers nouveaux qui avaient surgi un peu partout dans les deux hémisphères, disparurent, et l'Angleterre reprit son ancien rang.

Les tableaux publiés précédemment ont montré en particulier qu'alors que le pourcentage du tonnage construit par la France par rapport au tonnage mondial, n'est guère que de 4 % (en moyenne depuis 25 ans), le pourcentage du tonnage construit par la Grande Bretagne et l'Irlande dépasse en moyenne 50 %.

Il est donc tout naturel que les prix anglais aient toujours servi de termes de comparaison avec les prix français et qu'en particulier, la Commission Générale Extra-parlementaire de 1904 ait déterminé la valeur de la prime de Construction à accorder aux Chantiers français de façon à niveler ces deux prix.

La Comparaison des prix de revient.

Les deux tableaux (p. 96 et 97) ci-après donnent à la date de fin 1928, une décomposition aussi approchée que pos-

sible des prix de revient français et anglais, d'abord d'un cargo ordinaire, puis d'un paquebot. Dans chaque cas, les prix de revient français sont détaillés de façon telle que le total (matières + main d'œuvre + frais généraux) soit égal à 100. A chaque article de la nomenclature choisie, correspond un prix anglais à mettre en regard du prix français, le passage de l'un à l'autre pouvant être justifié par les considérations développées plus loin.

Nous devons d'abord définir les articles envisagés :

Coque métallique. — Comprend toute la partie métallique (tôles, profilés) de la coque proprement dite, y compris l'étrave et l'étambot.

Coque bois. — Comprend les revêtements de ponts, le calfatage, les panneaux, les vaigrages de cale pleins ou à jour et les revêtements assimilables (porphyrolithe ou élasto-ciment).

Cimentage-Peinture. — Comprend le cimentage, le carrelage, la peinture des œuvres mortes et vives, et celle des emménagements.

Accessoires de coque. — Comprend la mâture et cornes de charge, le pitonnage de pont, le gouvernail et l'appareil à gouverner, le guindeau, les treuils, les bossoirs pour embarcations, les portes extérieures et portes étanches, les hublots et les échelles.

Electricité. — Comprend les dynamos, les tableaux et toutes installations électriques (canalisations et appareils).

Emménagements. — Comprend les cloisons en bois, les meubles avec accessoires, les emménagements des postes d'équipage, les soutes, les cuisines et les locaux décorés.

Tuyautages — Pompes — Hygiène — Ventilation. — Comprend les tuyautages de cale et ballast, d'eau douce et d'eau salée, de dalotage, de vapeur des auxiliaires de coque, de chauffage à la vapeur et d'extinction d'incendie, les canalisations de ventilation naturelle ou artificielle, les pompes, les appareils d'hygiène et éventuellement les ventilateurs pour la ventilation artificielle.

Inventaires de coque. — Comprend les ancres, chaînes et aussières, les embarcations, les tentes, capots et prélaris, les compas, les divers inventaires des maîtres (timonerie, équipage, charpentier, d'hôtel).

Divers de coque. — Comprend les frais accessoires d'attelage et d'accoragage, de lancement, les boulons de montage, les dépenses de combustible, le zingage.

Machine principale — condenseur. — Comprend la machine principale (alternative ou turbine) avec son condenseur dépendant ou non.

Ligne d'arbres. — Comprend la ligne d'arbres (y compris les paliers) avec le tube d'étambot et l'hélice (mais non les supports extérieurs comptés à coque métallique).

Machines auxiliaires. — Comprend toute les pompes, ventilateurs, instruments de mesure.

Parquets — grillages. — Comprend les parquets, échelles d'accès, les manches à air du compartiment des machines, les appareils de démontage.

Tuyautages. — Comprend tous les tuyautages d'eau, de mazout, de vapeur (mais non les pompes, comptées avec les appareils auxiliaires).

Chaudières. — Comprend les chaudières complètes, avec leur robinetterie et accessoires, les culottes de cheminée, les cheminées avec leurs enveloppes.

Inventaires de Machine. — Comprend tous les inventaires, réglementaires ou non, tels que arbres et hélices de rechanges, les machines-outils de l'atelier des mécaniciens.

Frais complémentaires. — Comprend les frais de réception des matériaux en usine, classification par une Société reconnue (Lloyd, Véritas, etc...), d'assurance pendant la construction et la recette, les frais d'essais à la mer (plus ou moins développés suivant le type de navire), les dépenses à prévoir pendant la période de garantie.

TABLEAUX COMPARATIF DES ÉLÉMENTS
DES PRIX DE REVIENT FRANÇAIS ET ANGLAIS

Cas d'un Cargo.

Matières de coque.

	<i>Prix français</i>	<i>Prix anglais</i>
Coque métallique	18,9	17,85
Coque bois	1,8	1,8
Cimentage Peinture	1	0,95
Accessoires de coque	6,5	4,90
Electricité	1,4	1,30
Emménagements	1,5	1,5
Tuyautages, Pompes, Hy- giène, Ventilation	2,6	2,35
Inventaires de Coque	4,1	2,70
Divers de Coque	2	2
	39,8	36,35

*Matières d'appareils moteur
et évaporatoire.*

Machine et condenseur	4,2	3,80
Ligne d'arbres	1,7	1,55
Machines auxiliaires	2,8	2,45
Parquets grillages	0,3	0,25
Tuyautages	1,3	1,15
Chaudières	4,2	3,95
Inventaires de Machine ...	0,5	0,40
	15,	13,55

*Frais complémentaires de
construction*

	2,5	2,20
<i>Main d'œuvre de coque ...</i>	16,5	16,50
<i>Main d'œuvre de machine.</i>	4,7	5,60

Récapitulation

	<i>Prix français</i>	<i>Prix anglais</i>
Matière de coque.	39,80	36,35
Matières d'appareils M. et E. .	15	13,55
Frais complémentaires	2,50	2,20
Main-d'œuvre de coque	16,50	16,50
Main-d'œuvre d'app. M. et E.	4,70	5,60
Frais généraux de coque	14,80 (comptés à 90 %)	9,90 (comptés à 60 %)
Frais généraux d'app. M. et E. .	6,70 — 140 %)	6,20 — 110 %)
	100	90,30

TABLEAU COMPARATIF DES ÉLÉMENTS
DES PRIX DE REVIENT FRANÇAIS ET ANGLAIS

*Cas d'un paquebot.**Matières de coque.*

	<i>Prix français</i>	<i>Prix anglais</i>
Coque métallique	9	8,5
Coque bois	2,5	2,3
Cimentage, Peinture	3,6	3,4
Accessoires de coque	5,4	4
Electricité	3,3	3,2
Emménagements	5,5	5,5
Tuyautages, Pompes		
Hygiène, Ventilation	6,3	1,9
Inventaires de coque	2,1	1,9
Divers coque	2	2
	39,5	36,5

*Matières d'appareil moteur
et évaporatoire*

Machine et condenseur	5,5	5
Ligne d'arbres	1,4	1,3
Machines auxiliaires	5	3,7
Parquets grillages	0,3	0,25
Tuyautages	2,7	2,45
Chaudières	3,4	3,2
Inventaire de Machine	1,2	1,1
	19,5	17

*Frais complémentaires de
construction*

	5	4,5
<i>Main-d'œuvre de Coque</i>	13	15
<i>Main-d'œuvre de Machine</i> ..	4,2	5

Récapitulation

	<i>Prix français</i>	<i>Prix anglais</i>
Matières de coque	39,5	36,5
Matières d'appareils M. et E.	19,5	17
Frais complémentaires	5	4,5
Main-d'œuvre de coque	13,1	15
Main-d'œuvre d'appareils M. et E.	4,1	5
Frais généraux de coque	13,1	15
comptés à 100 %		
Frais généraux d'appareils M. et E.	5,7	7
comptés à 140 %		
	100	100

Les cours de base. - Les cours de base ayant servi à l'établissement de ces prix de revient, sont les suivants (fin 1928) :

		les cent kilos
<i>Matières</i>	Cours de la Livre	124 fr.
	Tôles	88 fr. départ usine
	Cuivre (en lingots pro-	
	pres au laiton) (cor-	
	respondant au cours	
	de £ 64 par ton-best	
	selected	1300 fr. départ Hâvre
	Fonte hématite	56 fr. départ usine
	Pitchpin	950 fr. le m ³ dép. Hâvre

Il se trouve qu'en fin de 1928, les cours des matières premières sont très sensiblement égaux, départ usine, en France ou en Angleterre, 88 frs les 100 kilos, prix des tôles françaises, correspondant exactement par exemple au prix de 7 £ 6 sh, la tonne de 1016 kilos (de provenance continentale, il est vrai) pratiqué en Angleterre pour les matériaux métalliques employés en Construction Navale.

Les salaires sont au contraire, très différents suivant les deux pays. En France, on paye, par exemple, par jour ouvrable, toutes indemnités de vie chère et bonis de travail aux pièces compris :

Main-d'œuvre

Ajusteurs	(ouv. qualifiés)	30 » à 38 »	suiv. la capacité
Chaudronniers ..	—	30 » à 38,50	—
Tuyautiers	—	30,50 à 37,50	—
Charpent. tôliers	—	29,50 à 38 »	—
Charpentiers bois	—	31 » à 36,50	—
Menuisiers	—	31 » à 37,50	—
Riveurs	—	31 » à 34,50	—
Ouvriers demi-			
spécialisés	—	28 » à 32 »	—
Manceuvres	—	26 » à 28 »	—

Partant de ces chiffres, on peut mettre en regard les salaires hebdomadaires totaux français et anglais.

	<i>Français</i>	<i>anglais</i>
Ouvrier spécialisé	210 frs	48 sh — 300 frs
Ouvrier 1/2 spécialisé	190 frs	37 sh — 230 frs
Manœuvre	160 frs	34 sh — 215 frs

Comme nous l'expliquerons plus loin, le coût de la main-d'œuvre anglais n'est qu'apparemment élevé, le rendement de cette main-d'œuvre étant bien supérieur au rendement de la main-d'œuvre française, au moins pour tous les travaux ordinaires, et naturellement pour tous ceux de série.

Nous rappelons par ailleurs que les derniers mois de 1928 sont ceux servant de base à l'étude actuelle. A cette date de fin 1928, la stabilisation de droit s'est substituée à la stabilisation de fait, établie en France au milieu de 1926. Tous les cours français de matières, plus ou moins masqués par la baisse du franc par rapport aux devises appréciées, se sont réajustés sur les prix mondiaux.

C'est ainsi que depuis mai 1928, le prix des matières métalliques s'est stabilisé à 68 frs, que depuis février 1928, celui de la fonte hématite n'a pas varié en se maintenant à 56 frs, que depuis fin 1927, celui du pitchpin s'est maintenu à 950 frs le m³ (il en est de même de la plupart des bois de provenance étrangère, bois du nord, teak, etc...).

Seuls, les cours français de cuivre en lingots propres au laiton, et par conséquent ceux de bronze et des tuyaux de cuivre, ont subi depuis six mois des variations assez sensibles, mais du même ordre que celles des cours mondiaux de cet élément.

La population ouvrière des Constructions Navales a obtenu également une grande partie des réajustements qu'elle demandait pour tenir compte du prix de la vie. Son coefficient multiplicateur de main-d'œuvre (salaire horaire) par rapport à l'avant-guerre, est d'environ 6,5. Par contre, en raison de l'application de la loi de 8 heures, son coefficient multiplicateur de main-d'œuvre (salaire journalier), n'est que de $6,5 \times \frac{8}{10} = 5,2$.

Plus raisonnables et plus politiques que les syndicats communistes des filatures et tissages du Nord, aux revendications

outrancières, les syndicats cégétistes qui guident la grande majorité des ouvriers de Construction Navale, en modèrent actuellement les désirs. Les salaires actuels payés aux ouvriers semblent devoir rester sur un palier, du moins tant que les salaires des fonctionnaires resteront ce qu'ils sont actuellement.

Rappelons en outre que les prix français envisagés pour l'étude du prix de revient du navire sont relatifs à un bâtiment construit pour l'Exportation. Les prix de revient d'un navire construit pour l'Armement français sont encore très légèrement supérieurs, mais de peu. Nous détaillerons ce point particulier en fin de chapitre.

Il ne faut pas oublier également que le navire n'est pas un produit d'utilisation uniquement nationale, et par conséquent soumis aux seules conditions du marché intérieur. C'est essentiellement un produit d'exportation, pour la raison primordiale qu'il travaille toujours, en dehors du territoire, sur le champ de la libre concurrence internationale, aux taux de fret fixé par le jeu de l'offre et de la demande.

Les prix de matières, français et anglais.

Les prix de matières français et anglais ne se différencient plus qu'en raison des tarifs de transport et du jeu de la taxe sur le chiffre d'affaires.

L'élévation des tarifs de transport en France est certainement une cause notable de l'augmentation du prix des matériaux. C'est un fait trop connu pour qu'il soit nécessaire d'insister longuement, les Chantiers français se sont malheureusement, à cet égard, trouvés dans une situation nettement moins favorable que celles de leurs principaux concurrents étrangers, anglais et allemands en particulier.

Déjà, la Commission Extra-parlementaire de 1904 avait mis ce fait en évidence, et elle avait montré que les tarifs de transport français entraînaient pour les Chantiers français, par tonneau de jauge brute, une charge qui, à parcours égal, était supérieure de 2 à 7 Frs 50, suivant la longueur du parcours, à

la charge correspondante des Chantiers allemands, ceux-ci jouissant d'un tarif de transport extrêmement favorable.

En Angleterre, la question du tarif ne se pose même pas, puisque toutes les grandes usines sidérurgiques sont concentrées dans le voisinage des Chantiers, et qu'à cet avantage naturel s'ajoute d'ailleurs celui de l'abondance du charbon.

Les réseaux français ont bien voulu reconnaître la situation très préjudiciable aux Chantiers français, en remplaçant pour eux le tarif 114, quasi prohibitif, par le tarif 314, qui se trouve, suivant la nature des matériaux, réduit par rapport au 114, de 25 % ou de 40 % pour « les produits métallurgiques expédiés aux Chantiers de constructions de navires de mer et destinés à la construction de ces navires ».

Mais la charge est encore bien lourde. Par exemple, pour un parcours de 400 kilomètres, qui représente la distance moyenne séparant les Chantiers français des Aciéries qui les alimentent, le prix du transport est d'environ 7 frs les 100 kilos. Ne retenons même à l'avantage des Chantiers anglais, qu'une différence de 5 frs, cela représente pour eux, sur chacun des articles de nomenclature :

Coque métallique — parquets et grillages — chaudières : (basés sur le prix de la tôle à 88 frs), une économie relative d'environ 5,5 %.

Les autres articles de la nomenclature comprennent des objets fabriqués ou demi-fabriqués, pour lesquels il faut sommer les frais de transport correspondant à chacune des étapes de fabrication, tous frais qui sont incorporés dans le prix de vente du sous-traitant ou du Chantier et qu'il est d'ailleurs assez difficile de chiffrer. Si le nombre des étapes de fabrication augmente, la valeur relative de chaque transport est moindre que dans le cas des produits métalliques, la valeur intrinsèque des produits actuellement considérés étant assez élevée.

On peut admettre, en première approximation, les chiffres suivants (1) :

(1) D'autre part, et bien que ceci sorte un peu du cadre du présent chapitre, il est utile de signaler ici qu'en ne comprenant pas les matériaux de réparations et d'entretien de navires parmi ceux qui doivent bénéficier du tarif réduit, les Réseaux ont fait une omission qu'il

	Nombre de transports	Valeur relative totale des transports
Coque métallique	1	5,5 %
Accessoires de coque ..	4	8
Electricité	2	2
Tuyautages	2	3
Inventaires de coque ..	4	4
Machine et condenseur.	2 à 3	2
Lignes d'arbres	2	2
Machines auxiliaires ...	3	4
Parquets grillages	1	5,5
Tuyautages et pompes..	2	6
Chaudières tôles	1	5,5
Tubes	2	5,5

Examinons maintenant l'influence de la taxe sur le chiffre d'affaires.

Certains articles de la nomenclature y échappent, soit, comme il a été dit plus haut, parce que le prix de vente, départ usine, comprenant par conséquent cette taxe, est égal au prix dont bénéficient les Chantiers anglais (coque métallique), soit parce que certains sous-traitants français des chantiers

serait évidemment nécessaire de réparer. La concurrence internationale joue, en effet, aussi bien en matière de réparation, qu'en matière de construction neuve, et les travaux de réparations, exécutés en France, à bord d'un navire étranger, sont bien exportés, au sens le plus strict du mot.

On peut d'ailleurs, à ce sujet, invoquer le précédent créé par la Convention passée le 8 Novembre 1911 entre la Marine et les Compagnies de Chemin de fer, qui avait pour objet l'application des tarifs d'exportation aux transports destinés à la Marine de l'Etat et qui traitait indifféremment les matériaux de construction et ceux de réparation.

Certaines autres critiques pourraient être également formulées au tarif 314. Il y a en particulier ce fait que ce tarif s'applique qu'aux expéditions de 10.000 kilos en payant pour 10.000 kilos à l'exception de quelques articles qui bénéficient d'une tolérance à partir de 5.000 kilos. Or, avant la guerre, les Réseaux descendaient jusqu'au chiffre de 50 kilos. Sans descendre si bas, il serait à souhaiter que le chiffre de 1.000 kilos soit adopté. Parmi les produits de Construction Navale, se trouvent en effet de nombreux objets fabriqués dont les expéditions quelque bien groupées qu'elles soient, ne dépassent pas, en poids, ce chiffre, d'autant plus qu'il est quelquefois impossible de réaliser un chargement de 10 tonnes sur les wagons du type normal mis à la disposition des expéditeurs.

n'ont pas à acquitter cette taxe. Ce dernier cas est celui des marchands de bois (en général importateurs directs) qui sont exonérés par la Loi du 13 juillet 1925 de la taxe sur le chiffre d'affaires pour la revente des produits venus de l'étranger (teak, pitchpin, bois du Nord, etc).

Mais, en général, de par le jeu des diverses étapes de leur fabrication, la plupart des articles utilisés supportent plusieurs fois l'incidence de la taxe. On peut, par exemple, en première approximation, admettre les chiffres suivants :

	Nombre d'étapes de fabrication	Incidence relative totale de la taxe	
Coque métallique ...	1	0 %	(voir précédemment)
Coque bois	1	0	—
Cimentage. Peinture.	2	4	
Accessoires de coque	4	6	
Electricité	3	3	
Emménagements	2	0	(comme pour le bois)
Tuyautages	2	4	
Inventaires de coque	4	6	
Machines et conden- seur	2 à 3	4	
Lignes d'arbres	2	3	
Machines auxiliaires..	3	4	
Grillages	1	0	(comme pour la coque métallique)
Tuyautages	2	4	
Chaudières	1	0	—

D'autres circonstances complémentaires favorisent également la Construction anglaise. Il faut noter ici le fait très important de la spécialisation très poussée de certains sous-traitants fabricants d'accessoires de coque, de pompes, d'appareils auxiliaires pour navires. Il est raisonnable d'admettre à l'avantage des Chantiers anglais, et pour les articles suivants :

Accessoires de coque, une économie relative de 10 %.
Machines auxiliaires, une économie relative de 4 %.

Tels paraissent être les divers avantages dont bénéficient les Chantiers anglais vis-à-vis des Chantiers français (économie de transport, suppression de l'incidence de la taxe sur le chiffre d'affaires, spécialisation de certains de leurs sous-traitants).

La récapitulation des tableaux précédents fait ressortir tous calculs faits, que les prix des matières français et anglais entrant dans la construction, sont finalement entre eux comme :

Matières coque	cargo	39,8	français	36,35	anglais
— machine	cargo	15	—	13,45	—
— coque	paquebot	39,5	—	36,60	—
— machine	paquebot	13	—	16,90	—

Les prix de main-d'œuvre français et anglais.

Nous avons donné précédemment une comparaison entre les salaires hebdomadaires français et anglais. Il ne faudrait pas de cette comparaison, tirer la conclusion que le prix de revient de la main-d'œuvre anglaise est très supérieur à celui de la main-d'œuvre française. Il s'en faut de beaucoup.

L'organisation même du travail n'est d'ailleurs point la même dans les deux pays. Alors qu'en France tous les ouvriers sont embrigadés dans le cadre du Chantier, que chaque homme travaille au marchandage pour son propre compte, ou en compagnie d'au plus 3 ou 4 de ses camarades, et sur des travaux de peu de durée, en Angleterre, les ouvriers font partie de trade-unions suffisamment puissantes pour qu'elles puissent sous-traiter avec la Direction du Chantier l'exécution en main-d'œuvre de telle ou telle partie du travail de construction (montage de la charpente, rivetage, mise en place des bordés de ponts en bois, etc...).

En France, le Chantier paye ses hommes, et leur garantit le salaire minimum à la journée au cas même où le marchandage se trouverait en perte. En Angleterre, ce sont les trade-unions qui payent les ouvriers, et le Chantier n'accorde des avances de paye que jusqu'à concurrence du prix de marchandage. En cas de perte, les trade-unions obligent leurs hommes à achever le travail au prix convenu.

Les trade-unions sont suffisamment puissantes pour traiter

d'égal à égal avec les Associations de Chantiers constructeurs, toutes les questions de salaires. Mais elles sont suffisamment avisées pour collaborer avec le Patronat pour l'étude de toutes les questions intéressant la construction navale en général. L'exemple de 1925 est typique à cet égard.

Dans le cours du premier semestre de 1925, une émotion considérable fut causée en Angleterre par la nouvelle qu'une grande Compagnie de Navigation anglaise (la Furness Withy) avait commandé en Allemagne cinq bâtiments à moteurs, pour lesquels les chantiers allemands alors protégés par le très faible cours du Mark, avaient été capables d'établir des prix très sensiblement inférieurs aux plus bas prix faits par les maisons anglaises concurrentes.

A la suite de cet incident, le Syndicat des Constructeurs de navires adressa aux diverses trade-unions anglaises, une lettre leur demandant si, en présence de la gravité de la situation, elles consentiraient à faire procéder à une enquête mixte, pour étudier la situation et définir les moyens d'y remédier. Les trade-unions anglaises acceptèrent, et un Comité mixte, appuyé d'ailleurs par le Gouvernement, qui mit à sa disposition toute sa documentation, fut créé dans ce but.

Le Comité estima finalement que la différence de prix faite par les Chantiers anglais et allemands dans le cas spécial du contrat de la « Furness Withy » était tout à fait anormale, et qu'il suffisait d'un réajustement dans les conditions du travail, d'une plus grande élasticité dans l'organisation, d'une moins stricte observation des règlements fixant le travail des divers corps de métier, pour éliminer tout danger de concurrence. Pratiquement enfin, les Syndicats ouvriers admettaient le principe d'une diminution de salaires qui fut réalisée quelques mois plus tard (1).

(1) Les ouvriers anglais ont compris, en même temps, que la réduction des salaires amènerait une diminution du chômage, en aidant au relèvement de l'industrie.

Il est certain qu'en France, la crise du chômage n'a jamais eu le sérieux qu'elle eut en Angleterre, l'agriculture et la reconstitution des régions libérées ont été, en particulier, d'une grande ressource pour les ouvriers sans travail. Aussi, la nécessité n'a-t-elle jamais contraint la classe ouvrière française à accepter des réductions de salaires, analogues à celles qui furent acceptées par la classe ouvrière britannique.

D'après tout ce qui précède, on peut prévoir les caractéristiques du prix de revient de la main-d'œuvre anglaise, au moins pour les travaux courants de coque :

Insuffisance de souplesse à l'application des usages réglant le travail des divers corps de métiers — prix certains et relativement réduits — absence de gaspillage.

Les comparaisons qu'il est possible d'établir pour des cas particuliers, justifient bien cette conclusion. C'est ainsi que, malgré les salaires élevés des ouvriers anglais, le prix de revient du rivetage (type du travail courant), est en Angleterre sensiblement inférieur au prix réalisé en France.

Dans le cas d'un paquebot, la main-d'œuvre d'armement prend une valeur relative bien supérieure à celle de la construction de la coque métallique proprement dite. Une grande partie des avantages résultant du contrat d'équipe, disparaît. L'habileté et l'intelligence humaines reprennent leur importance, et les prix anglais de main-d'œuvre pour la coque, sont quelque peu supérieurs aux prix français.

Pour les travaux de l'appareil moteur et évaporatoire quel que soit le cas (cargo ou paquebot), l'utilisation de la main-d'œuvre est à peu près individuelle. Les temps d'exécution sont, au moins pour les travaux d'usinage, déterminés bien plus par le rendement de la machine que par l'habileté de l'ouvrier. Les prix de revient de main-d'œuvre anglais et français sont alors à peu près proportionnels aux salaires horaires effectivement payés.

En définitive, la récapitulation des tableaux précédents fait ressortir, tous calculs faits, que les prix de revient de la main-d'œuvre, entrant dans la construction, sont finalement entre eux comme :

			(français)	(anglais)
main-d'œuvre	coque	cargo	16,5	16,5
—	machine	paquebot	4,7	5,6
—	coque	cargo	13,1	15
—	machine	paquebot	4,1	5

Les frais généraux français et anglais.

Il pourrait paraître superflu de revenir longuement sur l'élévation des frais généraux des Chantiers français qui sont très supérieurs à ceux des Chantiers anglais. Le sujet a été épuisé par la Commission Extra-Parlementaire de 1901. Il suffira de rappeler que les mêmes causes qui diminuent le rendement de la main-d'œuvre française, à savoir le petit nombre et la diversité des commandes, agissent d'une manière plus intense dans le sens de l'augmentation des frais généraux, cette insuffisance de commandes ne permettant point la spécialisation des Chantiers.

Dès avant la guerre, des comparaisons précises, mais assez rares, avaient permis de vérifier que la moyenne des frais généraux de coque, relevés dans un Chantier anglais pour un cargo, n'était que les 2/3 des mêmes frais généraux relevés dans les Chantiers français.

Actuellement, la comparaison directe est à peu près impossible, et il faut procéder par raisonnement. Les frais généraux peuvent être divisés d'une façon générale en frais généraux, main-d'œuvre — frais généraux matières — frais généraux fixes.

Les frais généraux main-d'œuvre comprennent principalement :

a) Les traitements du personnel de direction et de toutes classes payées au mois.

b) Les traitements des dessinateurs (1) employés aux études (ce sont justement ces derniers frais qui sont en Angleterre, réduits au minimum, pour les cargos, sinon pour les paquebots, du fait de la spécialisation).

c) Les assurances, secours, gratifications, œuvres sociales.

Les frais généraux matières comprennent l'outillage — le charbon — l'éclairage — la force motrice — tous éléments variant soit comme le charbon, soit comme l'acier à outil dont

(1) Il est à remarquer que le personnel dessinateur n'est pas fixe en Angleterre. Il est embauché pour l'étude d'une construction, et débouché une fois la construction terminée.

les prix sont très sensiblement inférieurs en Angleterre à ceux pratiqués en France.

Les frais généraux fixes, comprenant les loyers, assurances, l'entretien des bâtiments, les impôts, sont beaucoup plus difficilement comparables. Ils sont certainement plus élevés en France qu'en Angleterre, sans qu'il soit possible de chiffrer le décalage, les impôts locaux, en particulier, étant en Angleterre, aussi réduits que possible du fait de l'esprit politique bien compris des Municipalités.

Dans tout ce qui précède, il n'a été question que des frais généraux ordinaires, à l'exclusion de tous frais généraux d'ordre financier qui comprennent également les amortissements. Mais il est bien certain que ceux-ci doivent entrer en ligne de compte, surtout s'ils ont un caractère obligataire, et qu'une Société ne pourrait vivre normalement sans rémunérer son Capital. Il n'est pas excessif de dire que les frais financiers obligataires majorient de 25 % les frais généraux ordinaires.

Quoiqu'il en soit, en admettant comme normaux, les taux de frais généraux ci-après, qui sont d'ailleurs voisins semble-t-il de ceux qu'il serait possible de relever réellement en France

90 % pour ceux de coque (cargo).

100 % pour ceux de coque (paquebot).

140 % pour ceux de machine (cargo ou paquebot).

on peut admettre, en ne retenant à l'avantage des Chantiers anglais, que l'avantage de la spécialisation (économie de dessinateurs dans le cas de cargos) et la moindre élévation des frais généraux matières, on peut admettre, disons-nous, pour les frais généraux maxima des Chantiers anglais :

60 % pour ceux de coque (cargo).

100 % pour ceux de coque (paquebot).

110 % pour ceux de machine (cargo).

140 % pour ceux de machine (paquebot) (1).

(1) Ce raisonnement suppose essentiellement que les Chantiers anglais et français travaillent, au rythme d'activités comparables. Cette hypothèse est essentielle dans le cas de l'étude actuelle qui cherche à fixer le prix limité du navire français et le prix limité du navire anglais.

Il n'en est pas ainsi en réalité. Les Chantiers anglais ne se sont

Conclusions théorique et pratique.

De tout ce qui précède, et de l'examen des chiffres des tableaux étudiés, on pourrait conclure que si l'on représente par 100 le prix du cargo ou de paquebot construits en France, le prix du cargo construit en Angleterre serait de 90, et celui du paquebot construit en Angleterre, serait de 100.

Il faut encore citer à l'avantage très net des Chantiers anglais, les éléments favorables suivants, qu'il n'est pas toujours possible de chiffrer :

- a) fréquence bien plus grande de commandes en série,
- b) possibilités d'embauches ou de débauches instantanées de très grande importance.

Les Chantiers anglais sont en effet groupés par région de grande capacité de production, et tel établissement peut instantanément tripler ou quadrupler sa main-d'œuvre par simple prélèvement dans les disponibilités ouvrières de Construction Navale de la région. (Seule, la région française de Nantes-St-Nazaire pourrait, mais sur une bien petite échelle, offrir aux entreprises industrielles des facilités comparables). Nous avons déjà signalé que des débauches et embauches analogues était de pratique courante même pour le personnel dessinateur.

c) exigences des Armateurs plus judicieusement dosées. En Angleterre l'Armateur fait confiance au Constructeur, une fois la spécification établie. En France, l'Armateur, au cours de la construction, modifie bien souvent ses desiderata, parfois même sur des points de grande importance. Il en résulte pour le Chantier une rupture de cadence de son effort, dont la ré-

jamais arrêtés de travailler, sinon à plein, du moins à allure soutenue, le chômage d'après-guerre n'a fait que ralentir leur activité sans l'interrompre. Les Chantiers français, au contraire, ont pour ainsi dire cessé tout travail de construction navale pendant la guerre, puisqu'ils ont fabriqué des munitions et du matériel de guerre pour les Alliés. Au lendemain de l'armistice, par suite des difficultés considérables de réapprovisionnement et de répupération de leur main d'œuvre spécialisée, ils n'ont pu reprendre leurs travaux de construction que par à coups très irréguliers, et au moment où ils auraient pu retrouver leur rythme d'avant guerre, la crise de l'Armement et l'arrêt des ordres de mise en chantier, sont malheureusement survenus pour l'interrompre à nouveau.

percussion sur le prix de revient, manifeste cependant, peut bien difficilement être chiffrée.

d) grand nombre des usines sidérurgiques, de sorte qu'un Chantier anglais trouve toujours dans sa région une usine pouvant lui livrer dans un délai très court les profilés dont il a immédiatement besoin (1). La construction peut ainsi être poursuivie dans un ordre logique, et par conséquent économique. Les avances de trésorerie sont également limitées, dans le temps, aussi bien pour les matériaux métalliques, que pour toutes les autres matières entrant dans la construction (bois, accessoires de coque, tuyautages, etc...)

En définitive, on peut conclure que les éléments du prix de revient sont tels qu'il est possible à un Chantier anglais d'offrir sur le marché mondial, un cargo à un prix inférieur d'au moins 10 % à celui fait par un Chantier français, et d'offrir un paquebot ou tout autre navire, demandant une étude particulière approfondie, à un prix au plus égal à celui pratiqué par le dit Chantier français.

*Le prix de revient du Cargo construit en France
pour l'Armement français.*

La Loi du 2 août 1928 (qui sera étudiée plus loin), exonère des droits de douane à l'entrée en France une bonne partie des matières destinées à la Construction Navale.

Elle supprime également la taxe sur le chiffre d'affaires frappant anciennement le prix de vente du navire.

Seuls, parmi les articles qu'on ne peut approvisionner en France, figurent les foyers de chaudières et certains auxiliaires spéciaux (tels que les systèmes de tirage forcé). Tous calculs faits, il n'apparaît pas que le prix du navire construit pour un armateur français par un Chantier français soit de ce fait supérieur de 1 à 1,5 % au prix fait par le même Chantier pour un armateur étranger.

La Réalité. — Le prix anglais de concurrence.

La comparaison des prix de vente français et anglais im-

(1) 2 à 3 semaines, à comparer aux 3 ou 4 mois des usines françaises.

possible pendant toute la période de déséquilibre des changes, a pu être faite pratiquement pendant toute l'année 1927, époque de stabilisation pratique, sinon légale. A ce moment, on vérifiait pratiquement que sur le marché mondial, les offres de vente de cargos construits en France, étaient en général, moins avantageuses de 10 % que les offres faites par les Chantiers anglais. Les offres de paquebots construits en France étaient, au contraire, en moyenne, très légèrement plus avantageuses que celles de leurs concurrents.

Brusquement, à la date du 1^{er} janvier 1928, tous les Chantiers anglais, sans exception, comprimèrent leurs prix de vente dans une proportion dépassant 10 %. Ainsi que nous l'avons montré précédemment dans certains cas concrets, pour des consultations bien déterminées, les concurrents anglais retirèrent leurs offres de décembre, pour les remplacer par des offres sensiblement plus avantageuses dans le courant de janvier.

Il est à remarquer d'ailleurs que cette baisse nouvelle porte principalement sur toutes les offres faites par l'industrie anglaise pour la construction de navires étrangers. Or, à la date du 1^{er} janvier 1928, aucune modification légale, aucun abaissement de salaires, ne purent réduire ses prix de revient. Il est donc vraisemblable (et les recoupements vérifient à peu près complètement cette hypothèse), que le Gouvernement anglais soutient lui-même ses Chantiers, par l'intermédiaire des municipalités, à l'exemple donné d'ailleurs depuis plusieurs années par la Hollande.

Il est probable que l'indemnité de chômage continue à être versée aux Chantiers, après réembauchage des ouvriers, toutes les fois que ce réembauchage est le résultat d'une commande étrangère, c'est-à-dire d'un apport de travail au bénéfice du marché anglais.

Il faut voir là un véritable dumping, c'est entendu, mais dont les résultats ne se sont point fait attendre.

A la fin de 1928, les Chantiers français ne peuvent, et de loin concurrencer les anglais, ni sur le marché français. Leur potentiel de vitalité en dépit de la loi sur le Crédit Maritime, est plus mauvais qu'il ne fut, même au moment de la crise de 1923.

VIII. — La protection actuelle de la Construction Française.

Les systèmes de Protection directe et indirecte.

La protection directe. La franchise douanière ou les primes. — La Protection indirecte des Chantiers.

Dans les derniers temps de la guerre, et jusqu'en 1920, un vigoureux effort fut fait pour augmenter le nombre et la capacité de production de nos Chantiers privés de Construction Navale. Ce fut l'Etat lui-même qui, en 1918, prit l'initiative de commander un tonnage important et facilita la création d'Etablissements nouveaux.

En février 1919, le Commissaire aux Transports et à la Marine Marchande écrivait à la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, en réponse à une protestation contre l'accord « Mackay-Clémentel.

« La cession de 500.000 tonneaux par l'Angleterre ne diminuera en rien les constructions navales en France, la reconstruction de la flotte marchande française exigeant la production, à plein débit, des Chantiers français pendant plusieurs années ».

Les Services techniques de la Marine Marchande avaient étudié d'autre part les nombreux points des côtes françaises et des estuaires, où des Chantiers auraient pu s'établir. — Avec leur appui moral, furent fondés les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Le Trait); les Chantiers et Chantiers du Sud-Ouest (Bordeaux); les Ateliers et Chantiers du Havre (Le Havre); les Ateliers et Chantiers de Société Normande de Construction Navale (Le Havre); la Compagnie Générale de Construction Navale (Coueron), ces trois derniers allant bientôt disparaître, les magnifiques espérances d'avenir ayant été bien vite déçues.

Les anciens grands Chantiers (et particulièrement les Ate-

liers et Chantiers de France — les Ateliers de Penhoët — et la Société Provençale de Constructions Navales), sous la même impulsion, augmentaient également leur outillage, de sorte que l'on peut dire que la capacité actuelle de l'ensemble des Chantiers de Construction Français, est au moins supérieure de 50. % à celle de 1914.

L'Etat a donc ainsi contracté une véritable dette, vis-à-vis de l'industrie française de Construction Navale, et c'est son devoir le plus strict d'intervenir pour atténuer les charges de toute nature qui l'accablent. — Les Services officiels de la Marine Marchande, et la Commission extra-Parlementaire l'ont bien pensé. Deux solutions s'offraient d'ailleurs, que nous allons examiner.

La Protection directe. — La Franchise douanière ou les Primes.

Toutes les solutions que l'on peut envisager pour la protection directe de la Construction Navale française, se ramènent à deux types bien définis : la franchise douanière, et les primes, combinées ou non. Il faut remarquer tout d'abord que la franchise douanière existait avant la Loi de 1873 qui rétablissait le système protectionniste; et que si l'on ne veut pas revenir actuellement au système des primes, il est indispensable au moins de revenir au régime antérieur à la Loi de 1873. Toute autre mesure, telles que des réductions de prix spéciales consenties par les métallurgistes, serait inopérante, elle ne porterait que sur une part trop peu importante du prix du navire.

Les prix de revient français que nous avons, chapitre VII, essayé de comparer aux prix de revient anglais, sont étudiés sous le régime de la Loi du 2 août 1918, qui a justement rétabli, au moins partiellement, la franchise douanière. Essayons de calculer l'importance de cette franchise, en adoptant l'échelle même du dit devis.

On aurait, par exemple, dans le cas d'un cargo :

Matières	Droits de douane
Coque métallique	3 %
Coque bois	0 ne sont pas achetés
Cimentage. — Peinture	0 en Angleterre
Accessoires de coque	0,6
Electricité. — Emménagements	0 —
Tuyautages	0,2
Inventaires de coque	0,2
Machine et condenseur	0,4
Ligne d'arbres	0,1
Machines auxiliaires	0,3
Parquets, grillages, tuyautages	0,2
Chaudières	0,6
	5,6

soit au plus 6 % du prix du navire.

Il est bien évident enfin que si le bénéfice de la franchise douanière était accordé non seulement à tous les matériaux entrant dans la construction du navire, mais, encore à tous ceux qui y concourent indirectement au titre de frais généraux, le pourcentage ci-dessus serait augmenté et atteindrait vraisemblablement 8 à 9 % au plus.

Les Constructeurs font valoir que ce n'est pas sans raison qu'en 1873, on a abandonné la franchise douanière pour instituer les Primes, que d'ailleurs le navire d'avant 1873 était principalement construit en bois et beaucoup moins complexe que le navire moderne.

La franchise douanière actuelle, d'ailleurs incomplète puisqu'elle ne porte ni sur les auxiliaires, ni sur les pièces de machine, ne procure donc aux Chantiers qu'une protection insuffisante. Elle présente d'ailleurs ceci de particulier qu'elle va à l'encontre de certains intérêts importants, alors que toute autre mesure de protection, qu'il s'agisse de primes de construction ou de mesures partielles, telles que suppression d'impôts, ne s'oppose à aucun intérêt de collectivité.

La Chambre Syndicale des Constructions Navales, tout en ne s'opposant pas bien entendu à l'octroi de la franchise dou-

nière, a donc demandé avec insistance que l'appui financier de l'Etat soit donné à l'industrie qu'elle représente sous forme directe, et qu'aussi les droits des Chantiers français, qui leur avaient été, nous l'avons vu, formellement reconnus avant la guerre en compensation de leurs charges industrielles, leur soient restitués.

Elle fait remarquer que l'équilibre de la production repose en France sur un système protectionniste parallèle et intégral. Tous les produits français sont protégés par une barrière douanière savamment consolidée, et pourtant l'industrie des Constructions Navales est la seule qui échappe à cette législation tutélaire.

Or, la Construction Navale française doit vendre ses productions au prix du marché international sans la moindre compensation, et cela en raison du caractère extra-territorial du navire. Le charbon cher, les transports chers, les frais généraux élevés, sont pourtant pour elle de nouvelles raisons d'infériorité vis-à-vis de ses concurrents anglais, qui sont les plus favorisés.

Il est donc impropre de parler de primes pour qualifier la nature de la réglementation que la Construction Française réclame, on devrait bien plutôt parler de compensations, et c'est bien ainsi d'ailleurs que le fameux rapport Dupuy de Lôme avait conçu la nature des mesures qui devaient protéger les industries nationales de l'Armement et de la Construction Navale.

Or, il n'est pas de l'intérêt de l'Etat de voir se réduire le nombre et l'importance des Chantiers français. Leur production possible, de 350.000 tonneaux bruts par an, correspond tout juste, nous l'avons vu, aux besoins qui seraient ceux de la Flotte marchande française si celle-ci assurait convenablement le commerce de la France. Pour le cas d'une nouvelle guerre, nous ne devrions plus être à la merci de l'aide étrangère, nous devrions pouvoir, si le péril aux frontières terrestres n'est pas trop exclusivement pressant, réaliser un ensemble de constructions neuves, tout en opérant rapidement les réparations indispensables de nos flottes de guerre et de commerce.

La dernière guerre a fait ainsi apparaître l'importance considérable que doit jouer la Marine Marchande pour la défense nationale, et cette importance constitue un nouvel argument autrefois insoupçonné, pour que l'Etat assure dès le temps de paix, une existence convenable à ses Chantiers de construction.

Tous ces arguments ont été soutenus à la Commission Extra-Parlementaire de la Marine Marchande, par les représentants qualifiés de l'industrie des Constructions Navales. Ils ont frappé la Commission qui a voté, en 1927 et en 1928, le principe des compensations pécuniaires à prélever sur le produit de la Commission des Douanes; mais ce vœu n'a pas encore été sanctionné par le Gouvernement, tout attaché à poursuivre sa politique d'économies immédiates, tant que le franc stabilisé ne sera pas à l'abri de toute atteinte.

La Protection indirecte des Chantiers.

Le Gouvernement préfère donc recourir aux formes d'encouragement indirect de la Construction Navale, par incidence des mesures prises par lui en faveur de l'Armement. Ce sont :

a) La Loi sur le régime des Pétroles et la création d'un Office des Combustibles, avec allocations à l'Armement de primes par tonne importée, d'importances différentes suivant l'origine française ou étrangère du navire.

b) La Loi sur le Crédit Maritime, du 2 août 1928, accordant à l'Armement des prêts destinés à la reconstitution de la Flotte française, et l'obligeant, s'il veut bénéficier du Crédit à commander ses bâtiments en France, à moins que les prix nationaux ne dépassent les prix étrangers d'une certaine marge.

c) La Loi du 6 juillet 1928, qui n'est pas à proprement parler une loi de protection, mais qui couvre partiellement le risque politique des ventes faites aux Gouvernements étrangers eux-mêmes ou aux Services publics qui en dépendent.

En regard de ces mesures favorables, il faut citer, par contre, les facilités accordées par le Gouvernement aux Arma-

teurs désirant commander des navires en Allemagne, en exécution du plan Dawes, réduisant ainsi d'autant la part, qui, logiquement, devrait revenir aux Chantiers français.

Nous allons étudier toutes ces mesures et particulièrement leur incidence sur l'industrie des Constructions Navales, et nous essaierons de montrer que le résultat qu'on en attendait, s'il doit être évidemment favorable à l'essor de l'Armement, ne le sera guère pour les Chantiers, justement parce que le système français de protection, qui pour eux est indirect, se trouve contrebattu par les systèmes étrangers, qui sont presque tous directs.

IX. — La Protection indirecte de la Construction Navale en France

La Loi du 10 janvier 1925 sur le régime des Pétroles.

Les caractéristiques de la Loi. — L'interprétation de la Loi. — Les divergences d'appréciation des Armateurs et des Constructeurs. — Décision de l'Office du 16 novembre 1925 et Loi du 10 juin 1926. — L'ordre de grandeur de la protection. — Résultats de la Loi.

Pour un pays comme la France, aux besoins nombreux, mais en ressources insuffisantes, une politique du pétrole doit s'efforcer de réaliser les mesures suivantes :

Extension de la fabrication des dérivés et des produits de substitution,

Prospection du territoire national et colonial,

Acquisition de gisements dans les Pays dont nous pouvons escompter une neutralité bienveillante,

Aide financière aux Sociétés réalisant ce programme,

Création d'usines pour la distillation du pétrole brut et construction de réservoirs,

Construction, enfin, d'une flotte pétrolière suffisante.

La flotte pétrolière marchande nécessaire aux besoins économiques en temps de paix et à l'indépendance du pays, en temps de guerre, devrait atteindre, d'après les estimations officielles et privées, un tonnage d'environ 500.000 tonnes de portée en lourd. C'est pour hâter la construction de cette flotte spéciale, que fut votée la Loi du 10 janvier 1925, relative au régime des Pétroles et portant création d'un Office national des Combustibles (voir l'annexe).

Les caractéristiques de la Loi.

L'article 7 spécifie que les ressources de l'Office national des Combustibles, comprennent notamment :

« Le versement effectué par tout importateur de pétrole
« brut, dérivés ou résidus, d'une somme de 10 fr. par tonne
« déclarée pour la consommation, les recettes provenant de
« ce versement étant effectuées pour le compte de l'Office
« par le Service des Douanes ».

« Le versement sera réduit à 1 fr. 50 par tonne pour les
« résidus, au tarif de la Loi du 5 août 1919 portant modifica-
« tion du régime douanier des produits pétrolifères ».

« Pendant une période de dix ans, à partir de la promul-
« gation de la présente Loi, l'Office devra affecter la moitié
« de ces recettes à des subventions aux navires-citernes cons-
« truits en France et battant pavillon français, ou aux na-
« vires-citernes de moins de quinze ans francisés au plus tard
« dans l'année qui suivra la promulgation de la présente Loi.
« L'Office déterminera les coefficients afférents à ces deux
« catégories de navires, de manière à tenir compte des
« charges particulières provenant de la construction en
« France. Ces subventions ne seront accordées pour chacune
« de ces 2 catégories de navires qu'à raison des importations
« faites directement des pays d'origine dans les ports fran-
« çais ».

L'interprétation de la Loi.

a) Le texte, assez vague de la Loi pouvait donner lieu à de nombreuses interprétations. Par exemple, aux termes de la Loi « les subventions ne seront accordées pour ces deux catégories de navires (pétroliers et mazoutiers), qu'à raison des importations faites directement des pays d'origine dans les ports français ».

Logiquement, il est injuste d'établir la même subvention à la tonne importée quelle que soit l'origine du pétrole. En effet, un navire français faisant, par exemple, le Service de Marseille à Batoum ou Constanza, réalise dans une année un

plus grand nombre de voyages qu'un autre navire faisant le service du Mexique à un port quelconque français. Une même subvention à la tonne conduirait à accorder au premier de ces deux navires, une subvention annuelle double de celle du second.

Il y avait donc lieu, semble-t-il de frapper le tonnage importé d'un coefficient tenant compte de la longueur du voyage. On aurait pu, comme pour l'ancienne prime de navigation prendre pour base de la subvention la tonne-mille, c'est-à-dire, multiplier le tonnage importé par la longueur du voyage en mille marins $T \times D$; ou bien si l'on ne voulait pas aller jusque là, prendre un coefficient de la forme $T (A + D)$.

D'après l'interprétation des Armateurs, ou plutôt d'après l'interprétation de certains Armateurs, qui donnèrent le ton aux autres, le texte signifiait que les « subventions devaient être attribuées par tonne importée, sans tenir compte, ni de la durée des voyages, ni du tonnage propre des navires ».

b) Logiquement, également, puisque la loi prévoyait une discrimination entre les primes allouées au tonnage importé par des navires français et celles allouées au tonnage importé par des navires étrangers, il convenait d'évaluer tout d'abord la protection qu'on voulait accorder à la Construction française.

Il fallait ensuite, par un calcul d'amortissement, calculer l'écart entre les 2 primes, suivant que le bâtiment était construit dans la 1^{re}, la 2^e ou la 10^e année de la loi. Pour une protection de 200 frs par tonne Deadweight du navire, un calcul un peu technique conduisait à chiffrer à 8 frs l'écart des 2 primes par tonne importée.

Il s'agissait enfin, par quelques coefficients correcteurs appropriés, de tenir compte des conditions dans lesquelles se trouvent les différents navires de construction française au début de la Loi (construits avant la guerre ou après la guerre) et ayant déjà bénéficié d'amortissements plus ou moins importants.

*Les Divergences d'appréciation des Armateurs
et des Constructeurs.*

Il résulte du texte même de la Loi du 10 Janvier 1925, que puisque l'Office doit assurer la répartition des subventions, il appartenait aux Armateurs et aux Constructeurs, de présenter et de défendre leurs desiderata particuliers devant cet Office.

Or, d'une première prise de contact entre Armateurs et Constructeurs, il ressortit bien vite :

1° que la différence de 8 frs par tonne importée entre la prime qui correspond aux navires d'origine étrangère, était jugée excessive par les Armateurs.

2° que les Armateurs formulaient des objections contre la progressivité ou la dégressivité de cette différence suivant la date de mise en service du navire par rapport à la promulgation de la Loi (1).

Pour le premier point, la question essentielle qui se posait était de savoir si la Loi de Janvier 1925 avait entendu créer une protection complète de la Construction des pétroliers en France, auquel cas la différence des 2 primes, à l'avantage du pétrolier construit en France dès le début de la Loi, aurait été de l'ordre de grandeur de 8 frs par tonne importée.

Or, la Loi disait seulement « l'Office déterminera les coefficients afférents à ces deux catégories de navires, de manière à tenir compte des charges particulières de la Construc-

(1) A vrai dire, le calcul théorique d'amortissement, envisagé précédemment, conduisait, dans certains cas à des résultats absurdes.

Pour un navire construit pendant la 1^{re} année de la loi, il aurait fallu, par exemple, envisager des primes aux navires français et étrangers de l'ordre de 15 fr. et 7 fr. par tonne importée (différence 8 fr. représentant la protection de la construction française). Pour un navire construit pendant la 6^e année de la loi, il aurait fallu envisager des primes respectivement de l'ordre de 20 fr. et 2 fr. Pour un navire construit pendant les 7^e, 8^e, 9^e année, la solution était impossible. On voit ainsi l'inconvénient d'une Loi qui n'était valable que pour 10 ans à partir de sa promulgation, au lieu de l'être, comme les Lois de primes d'avant-guerre, pendant 10 ans à compter de la mise en service du navire.

tion française ». Elle ne précisait donc point si l'Office devait tenir compte complètement ou incomplètement de ces charges.

D'autre part, les Constructeurs de navires poursuivaient depuis 1922 leurs efforts auprès de la Marine Marchande en vue de faire rétablir le régime des primes de 1906 ou qui régime analogue. Ils espèrent bien d'ailleurs obtenir gain de cause un jour ou l'autre auprès du Gouvernement, comme ils l'ont obtenu auprès de la Commission Générale Extra-Parlementaire, mais ils n'entendent pas exclure les pétroliers du régime qu'ils réclament. Et cependant, comment pourrait-il ne pas en être autrement si une prime de construction complète était déjà assurée aux navires-citernes par la Loi de Janvier 1925 ?

Pour ces diverses raisons, les Constructeurs ne se montrèrent pas trop exigeants; ils reconnurent que la Loi sur les Pétroles était, avant tout, une loi de protection de pavillon, et, secondairement, une loi de protection des Chantiers. En définitive, ils admirèrent, avec les Armateurs, que la loi fixait surtout le principe d'un traitement de faveur pour les pétroliers de construction française en vue d'inciter les Armateurs à ne pas exporter leurs capitaux, et se rallièrent à la proposition des Armateurs tendant à fixer entre 4 et 5 frs la différence entre les deux catégories de primes.

La seconde question essentielle, celle de la progressivité de la différence, fut tranchée tout de suite par une quasi-promesse du Sous-Secrétariat de la Marine Marchande, de faire proroger la Loi pour une durée de 10 ans. Tout établissement de barème basé sur le premier délai de la Loi de Janvier 1925 eut donc créé un état de choses qui eut gêné la prorogation désirée de la Loi. Dans ces conditions, il était bien difficile de ne pas admettre finalement le principe d'une différence constante entre les deux primes.

*Décision de l'Office, du 16 Novembre 1925, et la Loi
du 10 Juin 1926.*

Le Conseil d'Administration de l'Office National des Combustibles put prendre ainsi le 16 Novembre 1925, une décision

pour fixer, comme le prévoyait la Loi de Janvier 1925, la répartition des subventions. Les principales clauses en sont les suivantes :

« La subvention est calculée par tonne de produits transportée et déchargée; elle n'est due qu'après déchargement complet du navire ».

« Les taux des subventions sont fonction du produit transporté et du navire-citerne qui effectue le transport. Le transport type est celui qui est effectué par un navire-citerne construit en France, et battant pavillon français, âgé de moins de 15 ans, transportant les produits de pétrole bruts ou dérivés (1).

« Les transports effectués par un navire de plus de 15 ans et de moins de 25 ans et battant pavillon français donnent droit à une subvention dont le taux est égal à la moitié du taux de la subvention attribuée au transport effectué par un navire de moins de 15 ans, construit en France, et battant pavillon français (2); le taux est réduit à 1/10 pour les navires construits en France et battant pavillon français, de plus de 25 ans.

« Les transports effectués par navires francisés, ne donnent droit à une subvention qu'autant que ces navires ont moins de 15 ans d'âge.

« Les transports effectués par les navires francisés de quinze ans d'âge ouvrent le droit à une subvention égale à la subvention accordée à un navire de moins de quinze

(1) Mais non les résidus. — Dans ce cas, le taux de la subvention par tonne, est réduit de moitié.

(2) L'allocation d'un taux relativement aussi élevé aux navires de construction française, âgés de 15 à 25 ans, paraît être une erreur. Elle s'explique seulement parce qu'elle est intéressante pour la très grande majorité des armateurs français possesseurs de navires-citernes en 1925. — Il n'y a aucun doute qu'elle soit susceptible d'entraver, à partir de 1935 environ, le renouvellement en tonnage neuf de notre flotte pétrolière.

Or, le navire-citerne est, malgré sa construction particulière, un navire qui supporte à la mer, des efforts très durs (par suite de la position de son chargement) et qui se déprécie par conséquent plus rapidement qu'un cargo ordinaire de mêmes dimensions.

« ans, construit en France et battant pavillon français, dimi-
« nuée de 4 frs 25 par tonne.

« Un navire-citerne, construit dans les Chantiers français,
« puis passé sous pavillon étranger, qu'on fait franciser, est
« un navire francisé.

« Le chiffre de 4 frs 25 est établi dans l'hypothèse où les
« dispositions de l'article 7 de la Loi du 10 Janvier 1925, se-
« raient prorogées de 10 ans avant le 1^{er} Février 1926 par
« une disposition législative ».

Cette réserve ne put être satisfaite en réalité que par la Loi du 10 Juin 1926, qui prorogea de 10 ans la durée de la Loi, sous réserve que pendant la nouvelle période de 10 ans, le total des subventions ne dépasse pas la moyenne des subventions distribuées au cours des trois dernières années de la première période.

L'ordre de grandeur de la protection.

Il est évidemment intéressant de rechercher l'ordre de grandeur de la protection allouée implicitement par la Loi, tant à l'Armement qu'à la Construction. Or, en 1924 comme en 1925, les importations par mer (celles par chemin de fer étant tout à fait minimales) ont été d'environ 1.600.000 tonnes métriques de produits et de 120.000 tonnes de résidus.

Sur les 1.600.000 tonnes, 600.000 seulement ont été importées par des navires battant pavillon français, dont la portée en lourd atteignait alors 180.000 tonnes. Cela semble indiquer que les navires français ne faisaient qu'une moyenne de 3,3 voyages par an, ce qui semble plutôt faible. En effet, en se basant même sur les ports d'exportation les plus éloignés, ceux du Texas ou du Mexique, il semble que les navires devraient pouvoir faire au moins 5 voyages. Ceux qui effectuent les voyages les plus courts, c'est-à-dire Marseille à Batoum, pourraient en faire au moins 8. Dans l'ensemble, si les navires français amenaient en France la totalité de leurs cargaisons, on devrait compter sur une moyenne de 6 voyages à plein par an, au lieu de 3,3.

Comme il n'en est pas toujours ainsi et que les navires

français desservent quelques ports étrangers, on peut faire l'hypothèse que la moyenne des voyages, qui doit augmenter à cause de la Loi, ne dépassera pas sans doute 5.

Supposons d'autre part que la proportion des navires français de construction française et de construction étrangère, soit de 6 contre 5 (en 1928)

6 T déadweight de construction française importeront en France : 30 tonnes métriques.

5 T deadweight de construction étrangère francisée, importeront en France : 25 tonnes métriques.

Au total : 55 tonnes métriques.

A ces 55 tonnes de produits de pétrole, correspondra une prime pour l'Armement, égale d'après la loi à :

$$\frac{55 \times 10}{2} = 275 \text{ Frs}$$

Soient a la prime correspondant à la tonne importée par navire francisé, b celle correspondant à la tonne importée par navire de construction française. On a évidemment :

$$\begin{aligned} 30b + 25a &= 275 \\ \text{avec } b &= a + 4,25 \end{aligned}$$

équation d'où l'on tire

$$\begin{aligned} a &= 2,75 \\ b &= 7 \text{ frs} \end{aligned}$$

La prime correspondante attribuée chaque année à la tonne deadweight de navire francisé, sera $5 \times 2,75 = 13,75$
— — — de const. franç. sera $5 \times 7 = 35$

La première prime est allouée pendant 15 ans, la deuxième l'est pendant 15 ans au plein tarif, puis pendant 10 ans à demi-tarif (1). Le total des annuités dans le premier cas sera donc :

$$13,75 \times \frac{(1+r)^{15} - 1}{r}$$

(1) En supposant que tous les navires puissent bénéficier de la prime durant toute leur vie, ce qui est exact pour les navires construits actuellement, et doit l'être pour les futurs si la Loi est encore prolongée.

dont la valeur actuelle est

$$13,75 \times \frac{(1+r)^{15} - 1}{r(1+r)^{15}}$$

De même, la valeur actuelle de la somme pouvant être économisée dans le deuxième cas sera :

$$35 \times \left[\frac{(1+r)^{15} - 1}{r(1+r)^{15}} + \frac{1}{2} \frac{(1+r)^{10} - 1}{r(1+2)^{25}} \right]$$

Tous calculs faits, on trouve, en valeur absolue, comme protection à l'Armement :

par tonne deadweight de navire francisé 115 fr.
— — — de navire construit en France 325 -

et comme protection à la Construction, la différence soit 210 -
en supposant un taux d'intérêt de 8,5 % qui est le taux pratiquement commercial actuel.

Avec un taux d'intérêt de 6 %, la protection serait portée à :

par tonne deadweight de navire francisé 155 fr.
— — — de navire construit en France 395 -

et comme protection à la Construction, la différence, soit 240

Ceci suppose d'ailleurs que le régime permanent soit établi, sous lequel toutes les importations se feront sous pavillon français.

Actuellement, il n'en est rien, puisque les 40 % seulement des importations de pétrole, se font sous notre pavillon.

Pour les Armateurs qui commandent, dès maintenant, leurs navires en France, la protection est donc sensiblement plus importante (1) que celle précédemment calculée sans qu'il soit cependant possible de la chiffrer exactement puisqu'on ne sait pas dans quelle mesure exacte et avec quelle rapidité le pavillon français éliminera les pavillons étrangers dans le commerce national du pétrole.

Il est intéressant de rappeler d'autre part que le prix actuel

(1) C'est ainsi que pour 1926 et 1927, on trouva en réalité
a = 9 fr. 25; b = 13 fr. 50 environ.

de la tonne deadweight des pétroliers est environ (prix français) pour un navire de 10.000 tonnes, qui est du type le plus répandu :

1900 fr. pour les solutions à vapeur
2400 fr. pour les solutions à moteur

Résultats de la Loi

La Flotte française possédait, en 1925 :

103.000 tonnes deadweight de pétroliers de constr. française	
78.000 — — — — —	francisés.

Elle en possède en 1928 respectivement 130.000 et 115.000.

Il semble bien d'ailleurs qu'à l'avenir l'augmentation doive surtout porter sur les navires de construction française.

Nous rappelons que les besoins du Pays se chiffrent actuellement en tonnes importées à 1.600.000 environ (temps de paix) et 2.500.000 (temps de guerre). Ils atteindront vraisemblablement 2.000.000 et 3.000.000 en 1940. Ceci suppose pour une moyenne de 5 voyages entiers (temps de paix) et 6 voyages (temps de guerre) une Flotte d'environ 400.000 tonnes deadweight.

Nous possédons déjà près de 250.000 tonnes deadweight. Il est donc à peu près certain que d'ici 15 à 20 ans, la Loi, malgré la crise du fret pétrolier qui contrecarre actuellement ses effets, aura atteint son but, et que nous serons en possession de la Flotte de navires-citernes qui convient au Pays.

X. — La protection indirecte de la Construction Navale en France. "

La loi du 2 août 1928 sur le Crédit Maritime.

Les détails de la Loi. — Les avantages financiers du Système pour l'Armateur. — Les desiderata complémentaires de l'Armement. — Les desiderata complémentaires de la Construction Navale. — Observations particulières relatives à l'art. 13. — Les résultats que l'on peut escompter.

De nombreux systèmes de Crédit Maritime ont été étudiés en France depuis 1925; certains d'entre eux ont même donné lieu au dépôt de projets de Lois qui n'ont pas vu le jour des délibérations. Entre temps, les Constructeurs avaient réclamé le retour au système de primes de la Loi de 1906, mais la situation financière du Pays ne permit pas, semble-t-il, au Gouvernement de leur donner satisfaction.

Il était nécessaire en tout cas que le projet de Crédit Maritime, qui devait être retenu par le Parlement en 1928, prévît un encouragement direct à l'Armement et un encouragement au moins indirect, à la Construction Navale.

A la Loi du 2 août 1928, qui sanctionne le dit projet, est annexée une Convention, les textes des deux documents se complétant l'un l'autre. — Aux termes de la Convention, le Crédit Foncier s'engage à mettre à la disposition de l'Armement français, pour l'achat ou la construction de navires, une somme de 1 milliard de francs, répartie sur cinq ans. Les prêts qui doivent être approuvés par le Sous-Secrétariat de la Marine Marchande, sont consentis sur première hypothèque du navire, pour une somme ne dépassant pas 70 % de la valeur du gage.

En outre, et pour le cas d'une construction neuve, le montant du prêt ne peut dépasser 85 % de la valeur de la construction.

L'Etat attribue au Crédit Foncier des allocations ayant pour effet de réduire de moitié le taux d'intérêt à exiger des Armateurs, sans toutefois que ce taux puisse descendre au-dessous de 4 %.

Ce système de crédit comporte 3 dispositions essentielles :

1° La Convention ne confère pas un monopole au Crédit Foncier. — L'article 9 de la loi prévoit que les Armateurs peuvent, pour les mêmes objets que ceux prévus à la Convention, s'adresser à d'autres Etablissements qui recevront de l'Etat les mêmes allocations d'intérêts que le Crédit Foncier.

Bien entendu, l'ensemble des prêts concédés ne devra pas dépasser la somme moyenne de 200 millions de francs.

L'article 10 de la loi, prévoit d'ailleurs le cas où, ultérieurement, l'emprunteur contracterait des emprunts à des taux d'intérêts moindres pour rembourser les prêts à long terme du Crédit Foncier, et abaisse, en conséquence, le montant des allocations de l'Etat, qui resteraient alors à être versées au Crédit Foncier.

2° Les emprunts destinés à des commandes passées en France, peuvent seuls bénéficier des avantages du Crédit Maritime, sous 3 exceptions :

a) L'Armement français dispose chaque année de 40 millions pour des constructions en Allemagne au titre de Prestations en Nature, ou pour l'achat à l'étranger de navires ayant moins de 10 ans d'âge. Il est possible, en effet, que des occasions s'offrent à l'Armement, d'acquérir à bon compte des unités étrangères intéressantes.

b) Les Armateurs français peuvent aussi être autorisés à faire construire à l'étranger, s'ils peuvent démontrer que les Chantiers français exigent des prix trop élevés (15 % de majoration par rapport aux prix mondiaux), et dans ce cas, l'intérêt à la charge de l'emprunteur sera augmenté de 4 %.

c) L'article 4 de la Convention prévoit d'autre part que les Prêts ne peuvent être consentis aux Armateurs bénéficiant de subventions de l'Etat, ou de l'Office des Combustibles.

3^e Enfin, la Loi accorde certains dégrèvements aux charges de la Construction Navale et de l'Armement.

a) L'article 4 exonère de l'impôt cédulaire sur le revenu des capitaux mobiliers, les prêts consentis aux Armateurs.

b) L'article 13 exempte de droits de douane et de la taxe à l'importation, certains produits devant être utilisés à la construction des bâtiments de mer de la Marine Marchande.

c) L'article 14 assimile les navires de commerce, parce qu'ils sont utilisés hors du territoire français, à des marchandises exportées, et exonère de l'impôt sur le chiffre d'affaires les affaires conclues par les Armateurs avec les Chantiers de Construction Navale français, pour la construction des navires ou d'appareils moteurs et chaudières destinés à ces navires.

d) Par analogie (article 13), la taxe d'importation, qui correspond, pour les navires construits ou achetés à l'étranger, à la taxe sur le chiffre d'affaires, est également supprimée pour les navires qui bénéficient des allocations prévues à la Loi, mais pour ceux-là seulement.

Dans leur ensemble, les dispositions de la Loi et de la Convention forment un tout judicieusement étudié, n'imposant à l'Etat, qu'une charge annuelle bien minime (30 millions) et d'ailleurs purement apparente. L'expérience montrera s'il constitue un instrument suffisamment puissant pour lutter contre les mesures protectionnistes prises par tous les pays étrangers.

Les avantages financiers du système pour l'Armateur.

Nous allons essayer de calculer la valeur actuelle des économies réalisées par l'Armateur en raison de la différence entre le taux commercial de l'intérêt et le taux qui lui est consenti par l'Etat.

soient donc :

- n la durée du prêt
- r le taux commercial
- r' le taux consenti par l'Etat
- v la valeur des prêts

Au bout de n années, la somme v, devient au taux r

$$v(1 + r)^n$$

et l'annuité, p , qui, versée n fois, équilibre $v (1+r)^n$ au bout de n années, est

$$p = v (1+r)^n \times \frac{r}{[(1+r)^n - 1]}$$

De même, l'annuité p' , correspondant au taux d'intérêt n' est

$$p' = v (1+r')^n \times \frac{r'}{[(1+r')^n - 1]}$$

Chaque année, l'armateur économise donc

$$p - p'$$

et la répétition de ces n économies actuelles, donne au bout de n années, au taux d'intérêt commercial r , une économie

$$(p - p') \times \frac{(1+r)^n - 1}{r}$$

dont la valeur actuelle, est

$$(p - p') \times \frac{(1+r)^n - 1}{r(1+r)^n}$$

Tous calculs faits, il vient donc comme valeur actuelle des économies

$$v \left\{ 1 - \frac{r'}{r} \times \frac{(1+r')^n}{(1+r)^n} \times \frac{[(1+r)^n - 1]}{[(1+r')^n - 1]} \right\}$$

Nous rappelons que le taux du Crédit Foncier, lors du vote de la Loi, était 9,8 % ramené par le jeu des allocations de l'Etat à 4,9 %. Sur le Marché libre, un Armateur, au crédit déjà établi, pouvait raisonnablement espérer obtenir un emprunt au taux de 8,5 %.

Nous indiquons, ci-après, la valeur actuelle, en pourcentage de la somme prêtée des économies réalisées dans 2 cas :

$$\begin{array}{ll} r = 9,8 \% & r' = 5 \% \\ r = 8,5 \% & r' = 5 \% \end{array}$$

1 ^{er} Cas	2 ^e Cas
$r = 9,8 \%$ $r' = 5 \%$	$r = 8,5 \%$ $r' = 5 \%$

Durée du prêt

8 ans	0,165	0,125
10 —	0,195	0,147
12 —	0,223	0,168
14 —	0,246	0,187
16 —	0,268	0,206
18 —	0,290	0,223
20 —	0,308	0,24
22 —	0,325	0,254

(Ces chiffres sont d'ailleurs seulement approximatifs).

En pratique, la durée du prêt consenti, varie de 15 à 18 ans. Le prêt est en effet garanti par une hypothèque sur le navire, et, bien qu'on puisse admettre que les bâtiments bien construits peuvent durer de 20 à 25 ans, leur valeur vénale est très faible dès qu'ils dépassent leur vingtième année d'âge.

Pour un prêt de 18 ans et dans le cas de la deuxième hypothèse envisagée pour les taux d'intérêt, l'économie réalisée par l'armateur serait ainsi en valeur actuelle les 0,223 de la valeur du prêt, mais comme celui-ci ne peut, nous l'avons vu dépasser 0.85 de la valeur du navire, la valeur actuelle de l'économie serait ainsi théoriquement

$0,85 \times 0,223 = 0,19$ environ de la valeur du navire.

L'avantage pratique, qui permet aux Armateurs, et surtout aux Armateurs de moyenne puissance, de se constituer une flotte payable presque en totalité à tempérament, est encore plus appréciable, puisque sur un marché libre, les crédits de banque auraient certainement favorisé plutôt les grandes entreprises que les petites.

Les desiderata complémentaires de l'Armement.

Un certain nombre de desiderata ont été exposés tant par l'Armement que par la Construction Navale, au moment de la préparation du projet de la Loi. D'aucuns ont été retenus sous forme d'amendements, dont pas un d'ailleurs ne fut accepté par

le Parlement. Comme il n'y a aucun doute que la Loi ne soit susceptible de modifications au cours de son existence, nous allons les examiner brièvement.

1° La limitation à 4 % de la charge de l'emprunteur paraît illogique aux yeux des Armateurs. L'avantage qu'ils pourront retirer du crédit que leur accorde l'Etat, diminuera à mesure que s'effectuera la baisse du taux de l'intérêt sur le marché libre, et lorsqu'ils trouveront à emprunter à 5 ou 5 ½ sur ce dernier marché les facilités complémentaires prévues par l'Etat seront bien faibles. Ces facultés n'auront réellement d'effet que si, dans le concours qu'il entend donner aux emprunteurs, l'Etat tient compte de la situation du taux général d'intérêt.

Au surplus, puisqu'il prend déjà à sa charge la moitié de 9,80 %, soit environ 5 % ne serait-il pas plus simple de convenir une fois pour toutes qu'il prendra à sa charge l'annuité correspondant à ce taux de 5 %, quel que soit par ailleurs le taux du Crédit Foncier.

2° Les Armateurs sollicitent également le relèvement de 15 francs par tonneau de jauge de la limite fixée par la Loi du 7 avril 1902, pour les réparations à l'étranger.

Nous avons déjà vu que les navires dont les réparations à l'étranger coûtent plus de 15 francs par tonneau brut perdent leur nationalité et doivent être refrancisés.

Il paraît logique de porter la limite à 75 frs pour tenir compte de la dévalorisation du franc, et les Constructeurs ne s'opposent pas à cette mise au point, qu'une prochaine Loi de finances viendra certainement sanctionner.

3° Les Armateurs sollicitent également l'enregistrement des contrats d'achat ou de vente des navires au seul droit fixe de 22 frs 50.

L'enregistrement est en effet de règle, non seulement pour un achat ou une vente, mais aussi en cas de commande à l'étranger. (Il est alors, en effet, le corollaire de la francisation). Ce droit d'enregistrement, très faible jusqu'en 1916, a été de 0.50 % de 1916 à 1920, 6 % de 1920 à 1926, 3 % à partir de 1926.

Il peut paraître convenable d'accorder aux Armateurs satis-

faction partielle dans le cas d'achat de navires à l'étranger, puisque la suppression du droit favorise l'augmentation du tonnage français. Encore faudrait-il que l'âge en soit limité (par exemple à 15 ans) pour éviter l'acquisition d'unités sans valeur.

Le maintien du droit d'enregistrement à 3 % se justifie au contraire pour toutes les mutations purement françaises puisqu'il n'est alors qu'un impôt sans aucun caractère anti-protectionniste. Il se justifie également dans le cas d'une commande de tonnage neuf à l'étranger, puisqu'il constitue alors une faible protection de notre industrie des Constructions Navales.

4° Les Armateurs demandent la liberté de vente des navires à l'étranger. L'interdiction de vente, sauf autorisation du Ministère, des navires, résulte en effet d'un simple décret; la Marine Marchande s'est d'ailleurs montrée très large dans l'octroi de cette autorisation. Mais bien que l'interdiction de principe soit née de circonstances spéciales de guerre, il peut paraître encore dangereux, de la supprimer complètement. Au moment d'une crise, il est nécessaire de mettre un frein aux vellétés de vente, et cela peut être particulièrement indiqué pour des navires intéressant plus particulièrement l'économie ou de la défense nationale. Cela a été le cas pour les charbonniers, cela peut être encore le cas des pétroliers, en cas de crise grave des frets. La demande des Armateurs, juste en principe, n'est pas défendable en pratique, puisque l'intervention de l'Etat n'a jamais entraîné d'abus jusqu'à ce jour dans l'application de l'interdiction de vendre, sauf autorisation.

5° Les Armateurs demandent l'attribution d'une allocation égale à la moitié du taux de l'intérêt, mais avec réduction de 40 % pour les achats de navires effectués à l'étranger dans la limite du contingent prévu par la Loi. Les Constructeurs s'opposent évidemment à ce desideratum. Le Ministre des Finances s'y oppose pour des raisons toutes différentes. Il estime, en effet, que l'adoption aurait probablement pour effet de réduire les constructions par la voie des Prestations en Nature.

6° L'Armement réclame enfin la suppression en toute circonstance de la taxe à l'importation des navires. Nous rappelons

que seules, sont exemptées de cette taxe (article 13), les importations de navires étrangers bénéficient des allocations de la Loi.

Ne peuvent en être exemptées, en particulier, les importations de navires étrangers, faites par des Armateurs bénéficiant par ailleurs des subventions de l'Etat (lignes postales, par exemple) ou de l'Office des Combustibles (navires pétroliers).

Les représentants de l'Armement ont fait pourtant remarquer, semble-t-il à juste titre, que les subventions visées à l'article 13, sont attachées, dans la plupart des cas, non aux entreprises, mais à certaines lignes, et qu'il est illogique de donner le caractère de compagnie subventionnée à une Société dont le vingtième du tonnage seul bénéficie des subventions de l'Etat.

Les desiderata complémentaires de la Construction Navale.

Les modifications demandées par les Chantiers de construction, sont les suivantes :

1° Suppression de la limitation inférieure de la charge de l'emprunteur fixée à 4 % par la Convention. Cette limitation qui enlève au Crédit Maritime toute efficacité en cas de baisse du taux commercial, est combattue également, nous l'avons vu, par l'Armement.

2° Etablissement d'une distinction entre les catégories de navires en maintenant l'allocation de moitié du taux de l'intérêt prévue par la Convention pour les paquebots et paquebots mixtes, et en l'augmentant de 1 % du montant du prêt pour les cargos et autres navires.

Pour ces derniers navires, une concurrence étrangère plus sévère rend nécessaire une protection plus forte. A la modification envisagée, correspondrait une augmentation relative de la protection, d'environ 1/3.

3° extension de l'exemption d'impôt sur le chiffre d'affaires aux achats de matières premières ou produits finis effectués par les Chantiers ou par les fabricants d'appareils moteurs ou évaporatoires, et exemption de la taxe de luxe pour tous les objets rentrant dans la construction d'un navire.

4° extension de l'exemption d'impôt sur le chiffre d'affaires

aux travaux de transformation, ainsi qu'aux achats de matières premières ou de produits finis, effectués par les Chantiers, pour la réalisation des dits travaux de transformation.

Cette demande a pour but d'éviter que les grands travaux de transformation soient exécutés à l'étranger. La difficulté est évidemment de définir ce qu'on entend par travail de transformation (peut-être pourrait-on n'admettre qu'un critérium de valeur, par exemple 10 ou 15 % de la valeur du navire). En tout état de cause, la priorité dans la répartition des subventions de l'Etat devait être réservée aux constructions neuves.

5° La Construction Navale ne considère enfin la Loi sur le Crédit Maritime, que comme une mesure provisoire, lui assurant une protection insuffisante, et qui devra être mise en harmonie avec une Loi de primes qu'elle réclame toujours avec impatience.

Observations particulières relatives à l'article 13

L'article 13, prévoit que les livraisons d'articles ou produits bruts ou fabriqués, devant être utilisés à la Construction, au gréement et à l'Armement des bâtiments de mer de la Marine Marchande, seront exemptées, à leur importation en France, des droits inscrits au tarif des douanes, ainsi que de la taxe à l'importation, à charge de justifier dans des délais qui seront déterminés par décret, de l'affectation des dits articles ou produits bruts ou fabriqués, à la destination ci-dessus prévue ».

« Toutefois, cette exemption ne s'étend pas aux machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes, chaudières, machines et appareillages électriques, pièces de machines, ancres, chaînes et câbles, cordages, filets et engins de pêche, toiles, ainsi qu'aux objets mobiliers d'usage courant de toute nature, tels que meubles, vaisselle, tapis, linge, etc... »

La rédaction un peu embrouillée de cet article, est telle que le décret, en cours de préparation, devra définir, de façon plus précise, les articles exemptés ou non. Il semble bien que les seuls objets exemptés entraînant dans la construction du navire soient les suivants :

tôles, profilés et rivets,
pièces de fonte ou d'acier moulé,
tuyaux,
pièces détachées de chaudières (tubes, foyers)

et que les restrictions du 2^e paragraphe limitent ainsi considérablement les avantages de l'article en question.

On peut se demander d'ailleurs si les treuils, guindeaux, cabestans, machines à gouverner, ne seront pas taxés par la douane, car d'après les tarifs en vigueur, ils sont classés arbitrairement comme machines à vapeur ou machines électriques.

On peut noter encore une inconséquence de la rédaction tendant à protéger les fabricants français d'appareils moteurs ou d'auxiliaires. Il peut arriver que certains types d'appareils (exemple : les moteurs Diesel, type Doxford) n'aient pas de constructeurs licenciés en France. Dans ce cas, le Constructeur français du navire auquel l'Armateur aura imposé ce type de moteur, supportera des frais de douane élevés (15 % environ de la valeur du moteur). L'Armateur français qui commandera le même navire en Angleterre, ne supportera, sur la même partie moteur, que la taxe d'importation et l'enregistrement (en tout 5 %) ou même simplement l'enregistrement s'il peut commander le navire, en exécution des dispositions de la Loi sur le Crédit Maritime.

*Les résultats que l'on peut escompter de la Loi
sur le Crédit Maritime.*

De l'examen que nous venons d'en faire, il faut d'abord retenir que la Loi du 2 Août 1928, ne crée pratiquement un instrument de crédit que pour le moyen et le petit armement.

Les grandes Compagnies subventionnées ne peuvent en bénéficier. Tenues par leurs conventions postales, à commander certains paquebots en France, elles s'adresseront à l'Allemagne, au titre des Prestations en Nature pour la construction de leurs navires de charge, sans aucune contre-partie pour les Chantiers français, puisque les Services des Finances admettent, pratiquement, que la commande en France des navires postaux constitue justement cette contre-partie.

Les Armateurs, importateurs de pétrole, utiliseront les Pres-

tations en Nature pour la même raison. Mais leurs commandes à ce titre, ne pourront être autorisées, comme nous le verrons au chapitre suivant, que s'ils passent aux Constructeurs français des commandes équivalentes.

Seuls, les Armateurs moyens ou petits, autres que les précédents, peuvent bénéficier du Crédit Maritime. Encore, la limitation à 40 millions du prêt à consentir à un même Armateur (article 4 de la Convention) entrave-t-elle l'exécution au titre du Crédit Maritime, d'un programme important de constructions neuves par l'Armement moyen.

Celui-ci s'adressera donc, soit en Allemagne au titre des Prestations, soit en Angleterre. Il trouvera, en effet, dans ce dernier pays, des prix inférieurs aux prix français, et même des offres de crédit avantageuses.

Seul, le petit Armement, auquel l'Angleterre ne se risquerait sans doute pas à faire des offres de construction à paiements différés, pourra par le Crédit Maritime, augmenter sa flotte dans des proportions relativement importantes.

En définitive, la Construction Navale française ne pourra bénéficier de la protection indirecte que paraît constituer pour elle la loi du 2 Août 1928, que pour les commandes du petit Armement. Dans tous les autres cas, cette protection ne jouera pas, d'abord en raison de l'ampleur insuffisante de la Loi, ensuite et surtout parce qu'elle sera jugulée par la protection directe allant jusqu'au dumping, pratiquée par la plupart des pays étrangers, et notamment l'Angleterre, en faveur de leurs Constructions Navales.

Il est intéressant de noter, par ailleurs, que le chiffre alloué de 160 millions par an, pour la construction en France, ne correspond qu'à un tonnage brut de 80.000 tonneaux, à peine du même ordre que celui des pertes et des démolitions que nous avons chaque année à combler.

Telle quelle, cependant, la Loi du Crédit Maritime, qui ne met à la charge de l'Etat, que des dépenses annuelles relativement faibles, constitue pour une partie de l'Armement seulement, une protection intéressante et pour les Chantiers français en général, une demi-protection. Elle est l'annonce de mesures plus amples, auxquelles à brève échéance, nous devons recourir certainement.

XI. — La protection indirecte de la Construction Navale en France

Loi du 10 juillet 1926 sur l'assurance crédit

Le 10 juillet 1928, fut promulguée une Loi, accordant la garantie de l'Etat, jusqu'à concurrence de 60 % pour le règlement des exportations effectuées au profit des Administrateurs ou Services publics.

Cette garantie, qui couvre le risque politique des ventes faites aux Gouvernements étrangers, intéresse tout notre commerce d'exportation, et particulièrement les ventes de navires de guerre ou de commerce, construits par les Chantiers français.

Elle stipule en particulier :

« Le Ministre du Commerce et de l'Industrie, est autorisé
« à garantir, au nom de l'Etat, et jusqu'à concurrence d'un
« montant de 60 %, la bonne fin des opérations d'exportation
« de produits français traités par des maisons françaises avec
« des administrations publiques ou des Sociétés étrangères,
« chargées d'un service public, dans des Etats ayant conclu
« avec l'Etat français des conventions économiques, lorsque
« ces exportations présentent un caractère d'intérêt national ».

« Cette garantie sera donnée après avis d'une Commission ».

« La garantie de l'Etat ne peut jouer qu'à l'expiration d'un
« délai de 6 mois à partir de la date à laquelle aurait dû se
« produire le paiement, soit partiel, soit total ».

« En tout état de cause, l'exportateur devra rester son
« propre assureur pour 20 % au minimum du risque total ».

« La garantie de l'Etat est accordée contre paiement d'une
« prime, dont le taux est fixé par décret ».

« La limite des risques assurés par l'Etat est fixée à 300
millions de francs pour l'année 1928 ».

XII. — Les mesures défavorables à la Construction Navale Française

L'utilisation des prestations en nature

L'avantage retiré par l'Armateur. — Le Crédit Maritime et le Système des Prestations en Nature.

A dater de 1926, le Gouvernement favorisa les commandes de navires en Allemagne au titre des Prestations en Nature; l'importance des ordres passés par les Armateurs fut telle que la Chambre Syndicale des Constructions Navales intervint à plusieurs reprises pour protester, tant auprès de la Commission extra-Parlementaire de la Marine Marchande, qu'auprès des Ministères des Travaux Publics et des Finances.

A ses yeux, toute commande en Allemagne au titre des Prestations en Nature,

1° nuit au maximum à l'économie nationale, en raison du très grand nombre d'industries intéressées à la construction d'un navire, qui, parmi tous les produits dits finis, est un de ceux qui incorporent la plus grande somme de main-d'œuvre et qui exigent l'outillage le plus perfectionné, le plus coûteux à amortir, et le plus difficile à entretenir.

2° est également contraire à l'intérêt de la défense nationale, car elle contribue à la déchéance de l'industrie française de la Construction Navale qui est indispensable à la sauvegarde du Pays.

3° consacre l'hégémonie des Chantiers navals allemands en assurant leur prospérité et en leur permettant de prendre possession du marché français et des marchés étrangers.

4° transforme le Gouvernement français, dans le monde entier, et pendant toute la vie des unités postales comman-

dées en Allemagne, en Agent de publicité pour les produits allemands.

5° entraîne pour l'économie générale française, une perte de plusieurs millions de francs par millier de tonneaux de jauge brute.

6° réduit le chiffre d'affaires du commerce local dans les ports de construction, et cause au Trésor, une perte d'impôts considérable.

A vrai dire, le vœu de la commission extra-Parlementaire fut qu'en tout cas l'autorisation de passer une commande sur les Prestations ne devait être accordée qu'autant qu'une commande égale aurait été faite à l'Industrie française. Mais les Services du Ministère des Finances ne voient dans ce vœu qu'une règle extrêmement lâche, et partant jamais suivie rigoureusement.

Mais, la Commission extra-Parlementaire spécifie bien, par ailleurs, « que les commandes de navires et engins destinés à des Services Publics ou d'intérêt général, envisagés au titre des Prestations en Nature, doivent être examinées comme des cas d'espèce, et ne doivent être faites que pour des besoins de nécessité nettement démontrée ». On a pu cependant voir l'Etat, au début de 1928, passer en Allemagne, au titre des Prestations, la commande de 2 des quatre paquebots de la ligne postale subventionnée France-Corse (Compagnie Fraissinet).

L'avantage retiré par l'Armateur.

On peut essayer de chiffrer comme suit l'avantage retiré par l'Armateur.

Les Services des Finances accordent généralement une durée de remboursement de 15 ans, et pour le calcul des annuités, un taux de 5 % (au lieu du taux d'intérêt commercial actuel de 8,5 %).

Il en résulte, nous l'avons vu au Chapitre XI (Crédit Maritime) une économie dont la valeur actuelle est environ 19 % du prix de contrat. En outre, le taux du mark, est abattu d'environ 2 %.

Par contre, l'Armateur supporte 2 % pour la taxe à l'importation, 3 % pour l'enregistrement, et au moins 15 % comme excédent des prix allemands sur les prix français.

Financièrement parlant, l'avantage de passer commande en Allemagne, au titre des Prestations en Nature, est donc nul, mais il ne faut pas oublier, que pour un Armement de faible importance, l'avantage est appréciable, qui consiste dans l'acquisition d'un navire remboursable à tempérament.

Il est d'autre part malheureusement certain que les constructions de navires en Allemagne au titre des Prestations, n'enlèvent pas seulement du travail à nos Chantiers de Construction, mais encore qu'elles créent chez les Armateurs un état d'esprit déplorable en les amenant à considérer les Constructeurs français comme hors d'état de rivaliser avec leurs concurrents et à ne pas même les consulter pour leurs projets.

Le Crédit Maritime et le Système des Prestations en Nature.

L'appât de crédits à long terme qui avait tant facilité le développement des commandes de navires au titre des Prestations, constituant également le support essentiel de la Loi sur le Crédit Maritime du 2 Août 1928, il pouvait paraître certain que cette dernière loi allait, au point de vue de la Construction, porter remède à l'état de choses, à condition que les Services des Finances n'accordassent pas, pour les commandes au titre des Prestations, des conditions plus favorables que celles résultant de la loi sur le Crédit Maritime.

C'est précisément la promesse que la Chambre Syndicale put obtenir des Services en question.

Mais l'article 4 de la Convention, annexée au Crédit Maritime, précise que celui-ci ne s'applique pas aux Compagnies de Navigation bénéficiant de subventions de l'Etat ou de l'Office du Combustible. C'est ainsi que malgré le Crédit Maritime, la Compagnie Générale Transatlantique utilise les Prestations de l'Allemagne pour la commande de 3 gros cargos et que de nombreux Armateurs envisagent encore de faire construire par les Chantiers allemands 10 ou 12 pétroliers.

Ceci correspondrait, si le vœu de la Commission extra-Parlementaire était respecté par les Services des Finances, à

une commande équivalente de 10 à 12 pétroliers en France, et il n'y aurait peut-être que demi-mal pour notre Construction Navale. Mais, même pour ces derniers navires, à construire en France, il est infiniment probable que les Armateurs tendront à généraliser un essai que certains d'entre eux viennent de tenter.

Il s'agit d'obtenir que les Chantiers français puissent commander en Allemagne la quasi-totalité des matières entrant dans la construction du navire, le prix de contrat du bâtiment étant ainsi une somme de : francs payables pendant la construction, et de marks payables à tempérament.

Par cette combinaison, pour un groupe de 2 navires, l'Armateur ne paierait environ que 30 % du prix total comptant, et $50+20=70$ % par annuités.

Ne pouvant mettre obstacle à l'emploi des Prestations en Nature, les Constructeurs de Navires se sont efforcés d'en limiter les inconvénients, par leurs protestations répétées, et plus récemment d'en tirer parti. Dans cet ordre d'idées, une proposition leur a été faite tendant à l'emploi de matériaux fournis par l'Allemagne, pour la construction en France, de navires *destinés à l'étranger*.

La réalisation de cette idée est rendue plus facile par la Loi du 2 Août 1928, qui octroie la franchise douanière pour les tôles et profilés, la fonte et l'acier moulé, et certains appareils auxiliaires.

Si donc, la fourniture par l'Allemagne de ces diverses marchandises au titre des Prestations en Nature pouvait se faire dans des conditions de prix acceptables, les Chantiers pourraient tirer parti des crédits qui leur seraient accordés, soit pour en accorder d'équivalents à leur clientèle, soit pour renforcer leur propre trésorerie.

Ce système permettrait aux Chantiers français de proposer, par exemple, aux Armateurs étrangers, des navires payables à 70 % seulement comptant. Purement théorique, il n'a pas encore, à notre connaissance, été mis en pratique, et ne le sera vraisemblablement que dans des cas excessivement rares. Ceci pour trois raisons.

(1) Dans cette hypothèse, si le taux d'intérêt reste fixé à environ 5 %, la durée des annuités, est limitée, en général, à 8 ou 10 ans.

a) Les Chantiers anglais pratiquent, nous le savons, des prix inférieurs à ceux des Chantiers français; les grands Chantiers anglais pratiquent, eux-mêmes, une politique de crédits, pourvu que l'Armateur leur paraisse d'une bonne solvabilité.

b) Les prix faits par les sous-traitants allemands, au titre des Prestations, bien entendu, sont supérieurs de 15 % et quelquefois de plus de 15 % à ceux que les Chantiers français auraient pu obtenir en France.

c) Nos Usines métallurgiques et nos constructeurs d'auxiliaires seraient évidemment lésés par la mise en pratique de ce système et ne manqueraient certainement point de protester.

Pour toutes ces raisons, il apparaît bien que l'utilisation des Prestations en Nature est, et restera pour nos Chantiers nationaux, un mal certain qu'ils ne pourront que s'efforcer de limiter, sans pouvoir en tirer parti, tout au moins dans leur propre intérêt.

XIII. — Les charges fiscales de l'industrie des Constructions Navales.

Il n'est pas inutile de rappeler quelles sont les charges fiscales, impôts et taxes qui grèvent si lourdement le budget des Sociétés en général, et des Chantiers de construction navale en particulier.

Nous prendrons le cas d'un Chantier occupant actuellement pour les travaux de la Marine Marchande :

1.200 ouvriers appliqués directement aux commandes
(10.000.000 fr. de salaires).

200 ouvriers appliqués au frais généraux

et construisant chaque année :

20.000 tonneaux bruts, soit environ 26.000 tonnes dead-weight de cargos et mixtes, pour une somme totale de 50.000.000 francs.

Nous supposerons également qu'il peut retirer de ses commandes, environ 5.000.000 francs de bénéfices nets.

La liste impressionnante, ci-après, donne le détail des impôts payés. Ces impôts sont répartis dans deux colonnes suivant qu'ils sont ou non proportionnels au nombre d'ouvriers. La proportionnalité est quelquefois imposée par la Loi, elle joue naturellement dans certains autres cas.

	Impôts non proportionnels au nombre d'ouvriers	Impôts proportionnels au nombre d'ouvriers
<i>Impôts directs.</i>		
a) Impôt cédulaire sur les bénéfices commerciaux et industriels		600.000 frs.
b) Contribution foncière	80.000 frs.	
c) Centimes additionnels aux anciennes contributions part des communes)	45.000 —	
d) Patentes		
droit fixe	150.000 —	
droit proportionnel		50.000 —

Taxes assimilées.

a) taxe de main morte (pour les Sociétés par actions seulement)	50.000 —	
b) Vérification des poids et mesures		
c) Contributions aux charges des Chambres de Commerce	20.000 —	20.000 —
d) Fonds de garantie des accidents du travail etc		

Enregistrement et Timbre (1).

a) Droits d'enregistrement ...	variable	variable
b) Impôts sur les titres des Sociétés		
Timbre des actions	30.000 frs.	
Timbre des obligations		30.000 frs.

(1) Nous rappelons que le chiffre d'affaires est supprimé pour les commandes de constructions neuves passées par les Armateurs aux Chantiers français.

	Impôts non proportionnels au nombre d'ouvriers	Impôts proportionnels au nombre d'ouvriers
Taxe de transmissions des ac- tions	75.000 —	
Timbre sur les chèques	variable	variable
Taxe de transmission des obligations		75.000 —
Impôt sur le revenu des va- leurs mobilières actions ..	120.000 —	
Obligations		120.000 —
Timbre des effets de com- merce		
Timbre sur les chèques	variable	variable
Timbre sur les quittances ...		
<i>Impôts indirects.</i>		
Contributions indirectes (ta- xe sur les chevaux, voitures, autos)	15.000 frs.	30.000 frs.
Taxe d'octroi	variable	variable
<i>Taxes diverses.</i>		
Taxes départementales et communales	variable	variable

Impôts non proportionnels au nombre d'ouvriers	Impôts proportionnels au nombre d'ouvriers
--	--

*Impôts directs sur les sa-
laires des ouvriers.*

(employés à la construction et
aux frais généraux environ)

150.000 frs

Impôts indirects sur les dits (1)

salaires. Environ 850.000 —

595.000 frs

1.945.000 frs.

Si l'on tient compte des impôts indiqués précédemment pour mémoire, on peut admettre approximativement que les seuls *impôts proportionnels au nombre d'ouvriers*, se montent à 2.000.000 frs environ, soit 4,4 % du montant des commandes.

Rappelons que l'importance des matières achetées aux sous-traitants pour la construction d'un navire, y compris celle des frais généraux, est environ 65 % du prix de revient (50 % pour les matières entrant directement dans la construction). Ne retenons que 2 cascades en moyenne pour la fabrication des dites matières (2). Le bilan des impôts payés à l'Etat peut dans ces diverses hypothèses, être divisé comme suit :

Impôts payés à l'occasion des travaux du Chantier ..	4,4 %
Impôts payés à l'occasion des travaux des 1 ^{ers} sous-traitants $4,4 \times 0,65$	2,86
Impôts payés à l'occasion des travaux des 2 ^{es} sous-traitants $4,4 \times 0,65 \times 0,65$	1,85
Taxe sur le chiffre d'affaires des premiers sous-traitants $2 \times 0,65$	1,30
Taxe sur le chiffre d'affaires des deuxièmes sous-traitants $2 \times 0,65 \times 0,65$	0,84
	11,25 %

A ce pourcentage, devrait être ajouté celui correspondant aux droits de douane payés sur différentes matières achetées à l'étranger à divers degrés d'achèvement.

(1) Il est logique de tenir compte de ces impôts. — L'activité des Chantiers de construction diminue le chômage et correspond même éventuellement à un appel de main d'œuvre étrangère (belge à Dunkerque, italienne à Marseille, espagnole à Bordeaux). En tout état de cause, les pourcentages retenus sont très réduits.

(2) Et supposons que le chiffre d'affaires des premiers sous-traitants soit les 65/100^e de celui du Chantier, que le chiffre d'affaires des deuxièmes sous-traitants soit les 65/10^e de celui des premiers.

En définitive, on peut dire que l'Etat perçoit sous forme d'impôts, près de 15 % du montant des commandes nouvelles qui sont passées à ses Chantiers de construction. Des considérations analogues pourraient être, il est vrai, développées dans d'autres cas, mais il ne faut pas oublier que l'industrie des Constructions Navales doit être considérée sur un plan particulier parce qu'elle est d'abord une industrie de défense nationale et que le navire qu'elle construit possède, par ailleurs un caractère extra-territorial qui en fixe le prix. Certes, des raisonnements sont toujours un peu spécieux, qui tendent à supprimer l'impôt, sous le prétexte que celui-ci se « dévore lui-même ». Il n'en subsiste pas moins que si la Construction Navale doit être protégée directement, et elle doit l'être, l'effort réel de l'Etat sera, en raison des impôts qu'il perçoit pour chaque commande nouvelle, très inférieur à l'effort apparent qu'il sera censé faire.

XIV. — CONCLUSION

Il est sans doute inutile que nous revenions une fois de plus sur l'importance capitale, pour un Pays, d'avoir en paix, comme en guerre, une flotte marchande correspondant à ses échanges commerciaux, et des Chantiers de Construction bien outillés. Toutes les nations l'ont maintenant compris, et cependant la France s'est laissée distancer par ses concurrents immédiats, puisque le tonnage brut de sa Flotte vient de tomber récemment au 6^e rang. Ses Chantiers ne travaillent plus qu'au 1/3 de leur rendement d'avant-guerre, à peine au 1/8 de leur capacité actuelle de production.

En raison du caractère extra-territorial des navires, les Chantiers français doivent en effet, nous le rappelons, vendre leurs bâtiments aux prix du marché international, que ce soit à des Armateurs de leur nationalité, ou à des Armateurs étrangers. Les Chantiers anglais ont été de tous temps leurs concurrents les plus redoutables, et les prix anglais ont toujours servi de terme de comparaison aux Commissions qui ont essayé de déterminer l'importance du handicap frappant l'industrie française des Constructions Navales.

Nous avons montré que jusqu'au début de 1928, les prix de construction des cargos étaient plus faibles en Angleterre qu'en France (d'environ 10 %), alors que les prix des paquebots étaient sensiblement équivalents dans les deux pays. A dater de Janvier 1928, les Anglais, suivant l'exemple des Hollandais, par la pratique d'un fort dumping, ont pu baisser encore leurs offres de plus de 10 %.

La situation de notre industrie nationale est donc peu favorable. Elle s'aggravera encore d'ici quelques années, par l'incidence de la loi sur les Assurances Sociales, qui risquera vraisemblablement d'augmenter le prix de revient français d'environ 5 %.

Or, si l'équilibre de la production industrielle générale repose en France sur un système protectionniste complet, seule, la Construction navale française n'est pas protégée, alors qu'elle doit vendre ses navires au prix du marché international. Devrait-on même parler pour elle de protection ou de primes, alors qu'il s'agit simplement de réclamer pour elle des compensations indispensables ?

Avant la guerre de 1914, le législateur s'était efforcé d'établir en 1881, 1893, 1902, 1906 tout un système de primes tant en faveur de la Construction Navale que de l'Armement. Seule d'ailleurs la Loi de 1906, bien conçue, et mettant en jeu des paramètres bien choisis, avait réussi. Peu de Pays suivaient alors notre exemple, et pourtant, le Japon qui depuis 1896, possédait une loi de primes, très voisine de notre loi de 1906, avait réussi, — exemple frappant — à développer remarquablement son Armement et ses Chantiers.

Après la guerre, tous les Pays étrangers, pauvres comme riches, ont adopté en faveur de leurs Chantiers et de leur Armement, une politique très nette de subventions. Pour les deux seules nations pratiquant une politique modérée de protection indirecte des Chantiers (Suède et Norvège) les résultats n'ont pas répondu aux espérances. Partout ailleurs, ils ont été, sinon toujours remarquables, en raison des crises économiques traversées, en tout cas toujours positifs. L'Armement italien vient en particulier de dépasser l'Armement français, et les Chantiers de la péninsule travaillent à grand rendement.

La France, seule peut-être de toutes les nations, et contrairement à ses habitudes d'avant-guerre, n'a, par esprit d'économie, envisagé jusqu'à ces derniers temps aucune mesure de protection. Les difficultés financières du Pays en étaient cause, mais la stabilisation actuelle du franc doit permettre maintenant d'aborder le problème plus franchement.

Les deux seules dispositions protectionnistes un peu importantes d'après guerre ont été en France, nous l'avons vu, la loi du 10 Janvier 1925 sur le Régime des Pétroles et la loi du 2 Août 1928 sur le Crédit Maritime. Il est certain que le système de subventions à la tonne de pétrole importée, établi par la loi du 10 Janvier 1925 constitue une protection intéressante

de l'Armement et des Chantiers. Mais il ne faut pas oublier que le champ d'application de la loi est assez limité, puisque nous cherchons à constituer une flotte française d'environ 400.000 tonnes deadweight de navires-citernes, et que nous en possédons déjà 250.000 tonnes.

Le système établi par la loi sur le Crédit Maritime du 2 août 1928 constitue par contre une formule de protection intéressante, et d'un champ d'action plus étendu. Il facilite, économiquement d'ailleurs pour l'Etat, l'augmentation de notre flotte marchande, par l'octroi de crédits à long terme à l'Armement, à taux d'intérêt réduit si la commande est passée en France.

Indépendamment des objections de détail que l'on peut formuler relativement à telle ou telle de ses conceptions, le Crédit Maritime présente malheureusement, nous l'avons vu, les défauts ou plutôt les insuffisances suivantes :

Allocations limitées à 200 millions par an pendant 5 ans;

Application impossible au grand Armement (possédant des lignes subventionnées);

Protection indirecte insuffisante des Chantiers français, principalement pour le cas des cargos;

Protection nulle de ces Chantiers pour le cas des commandes à prendre par eux à l'étranger.

En outre, les systèmes de protection directe existant à l'étranger, combinés d'ailleurs avec les pratiques anglaise et hollandaise de dumping, contrebattent en beaucoup de circonstances, l'application de notre Loi de Crédit.

Quel doit donc être le régime vers lequel il paraît nécessaire d'orienter la protection à accorder par l'Etat à nos Chantiers ? On pourrait semble-t-il, tout en conservant le système du Crédit Maritime, qui correspond à une heureuse et peu coûteuse formule, le combiner avec un système de protection directe de primes de compensation. On peut, entre autres, imaginer par exemple pour la Construction Navale, le schéma suivant :

a) Crédit Maritime alloué à l'Armement, en doublant le total actuel des prêts annuels. Chaque Armateur aurait droit non pas à une somme uniforme, mais à une somme croissant en

même temps que le tonnage déjà possédé par cet Armateur (sinon tout à fait proportionnellement à ce tonnage).

b) Protection indirecte des Chantiers par l'application aux prêts à l'Armement de taux d'intérêts réduits pour les navires construits en France (et particulièrement faibles dans le cas des cargos).

c) Prime à la Construction, allouée aux Chantiers pour tous les cas où les Armateurs ne pourraient ou ne voudraient pas bénéficier du Crédit Maritime. Cette disposition permettrait le maintien en France des commandes de notre Armement national.

d) Prime à la Construction allouée aux Chantiers pour leur permettre également de recevoir des commandes de l'Armement étranger.

e) Limitation de l'utilisation, par l'Armement, des Prestations en Nature.

Qu'on ne pense point que les dépenses correspondantes soient considérables ! Elles seraient certainement inférieures à la moitié de la somme que l'Italie inscrit chaque année à son budget, soit 60 millions de lires or, pour l'exécution des décrets de 1926. Encore ne seraient-elles guère qu'apparentes, compensées en presque totalité par le complément d'impôts qui correspondrait à l'afflux des commandes de constructions neuves.

En présence des efforts des autres Nations, la France ne peut se désintéresser du sort de sa Marine Marchande et ne peut abandonner son industrie des Constructions Navales. Une telle politique serait indigne d'un grand Pays et conduirait aux plus funestes conséquences. Souhaitons que l'ensemble de la population enfin informée, comprene la gravité du problème et aide, de toute sa volonté, le législateur à faire le geste, d'amplitude suffisante, qui relèvera notre Armement et sauvera nos Chantiers.

XV. — BIBLIOGRAPHIE

A. — *Documents officiels*

- Loi du 21 septembre 1793 (Acte de navigation).
Loi du 17 décembre 1814 (surtaxes de pavillon).
Loi du 18 avril 1816 (surtaxes de pavillon).
Loi du 19 mai 1866 (régime de libre navigation).
Loi du 28 juillet 1873 (abrogation des surtaxes).
Loi du 29 janvier 1881 (primes).
Loi du 30 janvier 1893 (primes).
Loi du 7 avril 1902 (primes).
Loi du 19 avril 1906 (primes).
Décret du 31 août 1906 (réglementant l'application de la Loi précédente).
Loi du 1^{er} août 1916 (modifiant la Loi du 19 avril 1906).
Décret du 22 décembre 1917 (plaçant la Flotte marchande sous les ordres de l'Etat).
Loi du 25 mars 1918 (Compte spécial de la Marine Marchande).
Loi du 9 août 1921 (clôture du compte « Flotte en gérance »).
Loi du 10 janvier 1925 (Régime des Pétroles).
Décision de l'Office des Combustibles du 16 novembre 1925.
Loi du 10 juin 1926 (Régime des Pétroles).
Loi du 10 juillet 1928 (Assurance-Crédit).
Loi du 2 août 1928 (Crédit Maritime).

B. — *Statistiques.*

- Répertoire général de la Marine Marchande dans tous les Pays (publication du Bureau Véritas).
Répertoire général de la Marine Marchande (publication du Lloyd's Register).
Annuaire de la Marine Marchande (publication du Comité Central des Armateurs de France).
Statistique des primes et subventions à la Marine Marchande (publiée par le Sous-Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande).
Tableau général du Commerce et de la Navigation de la France (publication de la Direction générale des Douanes).
Documents statistiques sur le commerce de la France (publication de la Direction générale des Douanes).

C. — *Ouvrages.*

- Léon BAZIN. — La législation protectrice de la Marine Marchande. (Paris, Challamel, 1913).

- Fernand BOUISSON. — La Marine Marchande (Marseille, Imprimerie Nouvelle, 1914).
- Georges AUBRY. — Par quels moyens sauver notre Marine Marchande. (« Le Parlement et l'Opinion », novembre 1925).
- J. Charles ROUX. — Le Péril de notre Marine Marchande. (Paris, La Renaissance du Livre 1917).
- Paul de ROUSIERS. — Causeries sur la Flotte Commerciale française et l'après-guerre. (Paris, Bulletin de la Fédération des Industriels et Commerçants français, décembre 1917).
- Louis ROUQUETTE. — L'organisation de notre Marine Marchande. (Paris, Chapelot, 1917).
- TURGAN. — Marine Marchande et Transports Maritimes. (Paris, Dubois et Bauer, 1918).
- Paul CLOAREC. — La Renaissance de notre Marine Marchande. (Paris, Plon-Nourrit 1919).
- René LA BRUYÈRE. — Notre Marine Marchande pendant la Guerre. (Paris, Payot, 1920).
- Louis ROUX. — La Marine Marchande (Paris, Payot, 1923).

D. — *Revue et Publications diverses*

- Journal Officiel et Bulletin des Lois.
- Annales de la Chambre des Députés.
- Annales du Sénat.
- Journal de la Marine Marchande.
- Revue de la Marine Marchande.
- Bulletin Technique du Bureau Véritas.
- Rapports annuels du Lloyd's Register.
- L'Exportateur français.
- La Revue Politique et Parlementaire, 10 février 1917.
- La Revue des Deux Mondes, 1^{er} mars 1920, 1^{er} avril 1920, 15 mai 1928.

E. — *Renseignements particuliers* (non publiés) en provenance de :

- Comité Central des Armateurs.
- Chambre Syndicale des Constructions Navales.
- Office du Combustible.
- Diverses Sociétés de Constructions Navales.

XVI. — ANNEXES

Loi du 10 Janvier 1925 sur le Régime des Pétroles. — Décision de l'Office du Combustible du 16 novembre 1925. — Loi complémentaire du 10 juin 1926. — Loi du 2 août 1928 sur le Crédit Maritime.

ANNEXE I

LOI DU 10 JANVIER 1925 RELATIVE AU RÉGIME DES PÉTROLES ET PORTANT CRÉATION D'UN OFFICE NATIONAL DES COMBUSTIBLES LIQUIDES

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus est effectuée en vertu d'une autorisation préalable délivrée par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, sur demande de l'intéressé, à toute personne ou Société qui souscrit à l'engagement de se conformer aux conditions prescrites par la présente loi.

Cette autorisation ne peut être retirée par le Ministre du Commerce et de l'Industrie après préavis d'un mois, qu'au cas d'inobservation desdites conditions.

Est considérée comme importation en gros toute importation égale ou supérieure à 1.000 kilogrammes et tout groupage supérieur à cette quantité.

Est également considérée comme importation en gros toute importation égale ou supérieure à 15.000 kilogrammes par mois.

En cas de cession totale ou partielle des établissements visés ci-dessus, le ou les cessionnaires sont substitués de plein droit aux obligations du cédant et reste soumis aux prescriptions de la présente loi.

L'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus à destination de personnes ou Sociétés non pourvues de l'autorisation prévue au présent article est prohibée.

ART. 2.

Les titulaires de l'autorisation prévue par l'article ci-dessus sont tenus de constituer et de conserver à tout moment un stock de réserve représentant au moins, pour chacun d'eux, l'équivalent, par catégorie de produits, du quart des quantités déclarées par lui pour la consommation au cours des douze mois précédents, sans que ce stock puisse descendre, au cas de réduction des importations, au dessous du tiers des quantités déclarées pour la consommation pendant les trois premiers trimestres des douze mois précédents.

Pendant l'année qui suit la délivrance de l'autorisation, ils doivent consacrer à la constitution de ce stock le quart des quantités importées par eux au cours de chaque mois.

Toutefois, le stock de réserve sera réduit à un dixième pour les importateurs qui importeront moins de 50 tonnes par mois et qui justifieront qu'ils livrent directement à la vente au détail les produits importés.

En conséquence, les titulaires de l'autorisation sont tenus de faire au Ministre du Commerce et de l'Industrie une déclaration mensuelle par quantités et qualité des stocks existants, de leur emplacement et des quantités déclarées pour la consommation.

Des arrêtés du Ministre du Commerce et de l'Industrie fixeront les détails

d'application des dispositions ci-dessus. Ces arrêtés pourront établir des dérogations par voie générale concernant certains produits.

En cas d'infraction aux prescriptions du présent article et en cas de fausses déclarations, le Ministre du Commerce et de l'Industrie peut interdire la déclaration pour la consommation des marchandises des contrevenants jusqu'à ce que les stocks réglementaires aient été portés au chiffre qui résulte des dispositions ci-dessus.

ART. 3.

Les titulaires de l'autorisation sont soumis aux règles de priorité pour la fourniture aux services publics, qui pourront, en cas de nécessité, être édictées par décret rendu en Conseil des Ministres, sur le rapport du Ministre du Commerce et l'Industrie et des Ministres intéressés

ART. 4.

L'autorisation prévue à l'article premier ci-dessus tient lieu des licences d'importation visées par l'article premier de la loi du 9 juillet 1921, sous réserve des dispositions spéciales aux essences de pétrole établies par l'article 6 de la loi du 28 février 1923.

ART. 5.

Il est créé auprès du Ministère du Commerce et de l'Industrie un Office national des combustibles liquides, déclaré établissement public, investi de la personnalité civile et de l'autonomie financière et dont le personnel sera désigné par le Conseil d'administration.

ART. 6.

L'Office national des combustibles liquides a pour mission de recueillir et de fournir aux administrations et industriels français intéressés, soit par rapports particuliers, soit par une publicité générale et par tous autres moyens, toutes informations et documentations pouvant concourir à l'amélioration du ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature. Il entreprend toutes études à cet effet.

Il peut organiser et subventionner un enseignement technique touchant les diverses branches de l'industrie du pétrole et succédanés et leurs applications.

Il coordonne et encourage éventuellement, par le moyen de subventions ou de primes, les recherches pouvant aboutir à la découverte du pétrole et à la mise au point de carburants de remplacement. Il dirige au besoin lui-même certaines de ces recherches.

Il encourage, s'il y a lieu, par le moyen de subventions et de primes, l'extraction des hydrocarbures contenus dans les minéraux bitumeux du territoire national.

Il émet des avis sur toutes les questions intéressant le ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature et, notamment, sur les conditions d'amodiation et la mise en valeur des ressources obtenues par l'Etat, à la suite des accords diplomatiques déjà existants ou à intervenir.

Il est obligatoirement consulté sur tous projets de lois, de décrets ou d'arrêtés concernant la réglementation de la recherche, du transport, de la manutention, de la mise en dépôt ou distribution des hydrocarbures naturels.

Toutes opérations commerciales d'achat pour la revente lui sont interdites.

ART. 7.

Les ressources de l'Office national des combustibles liquides comprennent :

1^o Le versement, effectué par tout importateur de pétrole brut, dérivés ou résidus, d'une somme de 10 francs par tonne déclarée pour la consommation, les recettes, provenant de ce versement étant effectuées pour le compte de l'Office par le service douanier des produits pétroliers.

Pendant une période de dix ans à dater de la promulgation de la présente loi, l'Office devra affecter la moitié de ces recettes à des subvention aux navires-citernes construits en France et battant pavillon français, ou aux navires-citernes de moins de quinze ans francisés au plus tard dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi. L'Office déterminera les coefficients afférents à ces deux catégories de

navires, de manière à tenir compte des charges particulières provenant de la construction française. Ces subventions ne seront accordées pour chacune de ces deux catégories de navires qu'à raison des importations faites directement des pays d'origine dans les ports français.

Cependant, dans le cas où le tonnage total existant de navires-citernes battant pavillon français, susceptibles de bénéficier de subventions, serait inférieur à 150.000 tonnes de port en lourd, la somme totale affectée par l'Office aux subventions ci-dessus sera réduite dans le rapport du montant de ce tonnage existant à 150.000 tonnes;

2° Les soldes des comptes des consortiums français d'importation de pétrole et d'essence, qui seront attribués audit Office, conformément aux dispositions de l'article 68 de la loi du 30 juillet 1920;

3° Les subventions, dons, legs, libéralités et fonds de concours de toute nature, provenant de l'Etat, d'administrations publiques, de chambres de commerce, d'associations syndicales ou autres ou de particuliers;

4° Toutes recettes qui pourraient être faites par l'Office national des combustibles liquides en rémunération des services rendus par lui au public, dans des conditions qui seront fixées, le cas échéant, par décrets ou arrêtés contresignés par les Ministres du Commerce et des Finances.

ART. 8.

Les opérations du budget de l'Office National des combustibles liquides seront centralisées par un comptable spécial justiciable de la Cour des Comptes, suivant les règles qui seront arrêtées par un règlement d'administration publique, sur les propositions des Ministres du Commerce et des Finances.

Les comptes de l'Office seront soumis à l'approbation des Chambres dans les trois premiers mois suivant chaque exercice.

ART. 9.

L'Office National des Combustibles liquides est administré, sous l'autorité du Ministre du Commerce et de l'Industrie, par un directeur assisté d'un Conseil d'administration. Celui-ci est composé de trente et un membres, dont deux membres désignés par le Sénat, quatre membres désignés par la Chambre des députés, trois membres désignés par le Ministre des Travaux publics, trois membres désignés par le Ministre de la Guerre, deux membres désignés par le Ministre de la Marine, dix sept membres désignés par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, au titre de représentants des ministères et administrations intéressés, de représentants de l'industrie du pétrole et des combustibles liquides (production, transport, raffinage, utilisation), de représentants des consommateurs et de techniciens.

Le directeur de l'Office est nommé par décret, sur la proposition du Ministre du Commerce et de l'Industrie et après avis du Conseil d'administration. Il est membre de droit du Conseil d'administration et de toutes les Commissions fonctionnant à l'Office.

Le président et un vice-président sont désignés par le Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Le règlement d'administration publique prévu à l'article qui précède déterminera les conditions de fonctionnement de l'Office.

ART. 10.

Le service des essences et pétroles sera supprimé à la date d'entrée en fonctionnement de l'Office National des Combustibles liquides; cette date sera fixée par décret.

ART. 11.

La taxe de fabrication de 1 fr. 25 c. par 100 kilogrammes ou de 1 franc par hectolitre établie par la loi du 31 mars 1903 est supprimée sur les huiles minérales.

ART. 12.

Le Ministre du Commerce et de l'Industrie exerce le contrôle de l'exécution des dispositions qui précèdent. A cet effet, ses agents ont accès dans les établisse-

ments des importateurs et peuvent demander communication des documents comparables nécessaires à l'exercice de ce contrôle.

ART. 13.

Dans chaque département, le préfet veillera à l'affichage obligatoire du prix de vente de l'essence au bidon, soit en qualité poids lourd, soit en qualité tourisme.

Chaque mois, il enverra au Ministère du Commerce un état des prix pratiqués dans son département pour les deux qualités, prix maximum, minimum et moyen.

Chaque mois, le Ministère du Commerce fera publier, au *Journal Officiel*, le tableau général de ces prix pour tous les départements.

Le contrôle des prix de vente sera assuré par les agents qualifiés pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905 sur la répression des fraudes.

ART. 14.

La présente loi est applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle.

Des décrets rendus en forme de règlements d'administration publique pourront en étendre progressivement l'application à l'Algérie et aux Colonies.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 10 janvier 1925.

*

* *

ANNEXE II

DÉCISION RELATIVE A LA RÉPARTITION DES SUBVENTIONS AUX NAVIRES-CITERNES EN APPLICATION DE LA LOI DU 10 JANVIER 1925 (1)

PARAGRAPHE PREMIER.

Les subventions sont accordées par année et pour l'exercice écoulé. Elles sont réparties entre les propriétaires de navires, à l'exception du Département de la Marine.

Les bénéficiaires doivent adresser leur demande au Directeur de l'Office National des Combustibles Liquides avant le 1^{er} février, dans la forme qui sera indiquée par l'Office. Ils devront fournir, en outre, toutes justifications qui leur seraient réclamées par l'Office.

PARAGRAPHE II.

N'entrent en considération pour la répartition des subventions que les produits non frappés de la surtaxe d'entrepôt comme importés directement de leur pays d'origine dans un port de la côte française, ou dans le port de Strasbourg, ou empruntant la voie du Rhin. Pour bénéficier des avantages de la loi, les marchandises à destination de Strasbourg doivent être accompagnées d'un certificat délivré par le bureau français d'Anvers et garantissant qu'elles sont arrivées en droiture dans ce port.

Les produits à destination de l'Algérie ou des colonies françaises ne bénéficient pas pour le moment des avantages de la loi.

La subvention est calculée par tonne de produits transportée et déchargée; elle n'est due qu'après déchargement complet du navire.

(1) Décision prise le 16 novembre 1925 par le Conseil d'administration de l'Office national des combustibles liquides.

Le transport des fûts d'huiles de graissage avec lesquels le navire-citerne a pu compléter sa cargaison donne également droit à la subvention.

Le certificat délivré par la Douane détermine pour chaque voyage la quantité transportée et déchargée.

PARAGRAPHE III.

Les taux des subventions sont fonction du produit transporté et du navire-citerne qui effectue le transport.

Le transport type est celui qui est effectué par un navire-citerne construit en France et battant pavillon français, âgé de moins de quinze ans, transportant les produits A tels qu'ils sont définis ci-après.

PARAGRAPHE IV.

Les produits visés par la loi du 10 janvier 1925 sont répartis en deux classes.

Les produits A, comprenant les produits frappés de la taxe de 10 francs par tonne en application de l'article 7 de la loi du 10 janvier 1925 :

Les produits B, comprenant les produits frappés de la taxe de 1 fr. 50 c. par tonne en application du même article.

A quelque catégorie qu'il appartienne, un navire bénéficiaire des avantages de la loi a droit à une subvention dont le taux varie dans la proportion de 1 à 1/2 suivant qu'il transporte un produit A ou un produit B.

PARAGRAPHE V.

Les transports effectués par un navire de plus de 15 ans et de moins de 25 ans, construit en France et battant pavillon français, donnent droit à une subvention dont le taux est égal à la moitié du taux de la subvention attribuée au transport effectué par un navire de moins de 15 ans, construit en France et battant pavillon français : le taux est réduit à 1/10^e pour les navires construits en France et battant pavillon français de plus de 25 ans.

Les transports effectués par navires francisés ne donnent droit à une subvention qu'autant que ces navires ont moins de 15 ans d'âge.

Les transports effectués par les navires francisés de moins de quinze ans d'âge ouvrent droit à une subvention égale à la subvention accordée à un navire de moins de quinze ans, construit en France et battant pavillon français, diminuée de 4 fr. 25 par tonne (1).

Un navire-citerne construit dans les chantiers français, puis passé sous pavillon étranger, qu'on fait franciser est un navire francisé.

L'âge des navires est déterminé par un certificat spécial délivré par le Bureau Véritas, vérifié et approuvé par le sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande.

PARAGRAPHE VI.

Les règles ci-dessus afférentes aux taux de subvention sont en principe établies pour dix ans. Cependant, elles pourront être révisées par le Conseil d'administration de l'Office, après un délai minimum de cinq ans, commençant à courir le 11 janvier 1925, si d'ici-là les conditions économiques étaient profondément modifiées.

Fait à Paris le 10 juin 1926.

*

* *

(1) Le chiffre de 4 fr. 25 c. par tonne a été établi dans l'hypothèse où les dispositions de l'art. 7 de la loi du 10 janvier 1925, concernant les subventions aux navires-citernes, seraient prorogées de dix ans avant le 1^{er} février 1926 par une disposition législative.

Dans l'hypothèse contraire, une décision nouvelle devrait être prise par le Conseil d'administration de l'Office.

ANNEXE III

LOI DU 10 JUIN 1926 TENDANT A COMPLÉTER L'ARTICLE 7 DE LA LOI
DU 10 JANVIER 1925, RELATIVE AU RÉGIME DU PÉTROLE .

TEXTE DE LA LOI

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Les dispositions de l'article 7, paragraphe premier, troisième alinéa, de la loi du 10 janvier 1925, relatives aux subventions accordées aux navires-citernes par l'Office National des Combustibles liquides, sont prorogées de dix ans, sous réserves que, pendant cette nouvelle période, le total des subventions ne dépassera pas la moyenne des subventions distribuées au cours des trois dernières années de la première période.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

*

* *

ANNEXE IV

LOI DU 2 AOUT 1928 SUR LE CRÉDIT MARITIME

ARTICLE PREMIER

Est approuvée la convention ci-annexée, passée entre l'Etat et le Crédit foncier de France, en vue de prêts et de crédits à consentir à la marine marchande.

ARTICLE 2

En représentation des prêts et des crédits, et jusqu'à concurrence de leur montant, le Crédit foncier de France est autorisé à créer et à négocier des obligations ou bons hypothécaires maritimes, en se conformant aux règles établies par ses statuts.

Ces obligations ou bons jouiront de tous les droits et privilèges attachés aux obligations foncières et communales par les lois et décrets concernant le Crédit foncier de France. Elles n'entreront pas en compte dans le calcul de la proportion devant exister entre les actions et les obligations, conformément à l'article 4 des statuts du Crédit foncier de France.

ART. 3.

Les créances provenant des prêts et crédits maritimes demeurent affectées, par privilège, au paiement des obligations ou bons créés en représentation de ces prêts et crédits.

ART. 4.

Les intérêts, arrérages et tous autres produits des ouvertures de crédits et des prêts consentis en exécution de la convention approuvée par la présente loi, sont exempts de l'impôt cédulaire sur le revenu des capitaux mobiliers.

ART. 5.

Les honoraires des notaires, pour toutes les opérations relatives aux prêts maritimes, seront de la moitié de ceux fixés par les tarifs pour les obligations, sauf application des dispositions de l'article 4 du décret du 25 août 1898.

ART. 6.

Toute personne qui, frauduleusement, aura, par quelque moyen que ce soit, procuré une nationalité étrangère au navire hypothéqué par elle ou par ceux dont elle est l'ayant droit, sera punie des peines portées à l'article 408 du Code pénal.

L'article 463 du même code pourra être appliqué.

ART. 7.

Les dispositions des articles 38 et 47 du décret du 28 février 1852, 4 et 7 de la loi du 10 juin 1853, seront applicables aux prêts et crédits maritimes.

Les poursuites en recouvrement des prêts et crédits auront lieu en vertu des lois qui régissent, en matière maritime, le droit de suite, les privilèges et l'hypothèque, ainsi que la vente et la saisie des navires.

ART. 8.

Des allocations d'intérêt sont accordées aux armateurs bénéficiant des prêts visés à l'article premier, dans les conditions fixées par l'article 9 de la convention approuvée par la présente loi.

ART. 9.

Des allocations d'intérêt peuvent être accordées aux armateurs pour les emprunts qu'ils contractent directement pour les objets définis au premier alinéa de l'article 2 de ladite convention. Le montant de ces allocations sera établi dans les conditions indiquées à l'article précédent, pour les prêts du Crédit foncier, sans toutefois pouvoir dépasser le montant des allocations accordées à la même époque pour ces prêts.

Ces emprunts doivent être remboursables en vingt ans au plus. Les conditions des emprunts doivent être agréées par le Ministre des Finances.

ART. 10.

Dans le cas où, ultérieurement, l'emprunteur contracterait des emprunts à des taux d'intérêts moindres pour rembourser les prêts à long terme du Crédit foncier, les allocations qui restent à payer à la date du remboursement, par application de l'article 8, seront réduites et le montant de ces allocations sera celui qui aurait été fixé, dans les conditions définies à l'article 8, si le taux du prêt du Crédit foncier avait été celui du nouvel emprunt.

A dater du remboursement, ces allocations, ainsi réduites, seront versées à l'emprunteur, aux dates primitivement fixées par les versements au Crédit foncier.

La même règle s'appliquerait en cas de remboursement ou de conversion des emprunts visés à l'article 9.

ART. 11.

Le montant maximum des emprunts visés à l'article 9, donnant droit à l'allocation, sera tel que la somme totale des allocations accordées par application, soit de l'article 8, soit de l'article 9, ne dépasse pas celle qui serait allouée pour des prêts à long terme s'élevant à 200 millions de francs en moyenne, par an, et destinés uniquement à des constructions de navires dans les chantiers français.

La part de ces emprunts ou prêts donnant droit à allocation, par application soit de l'article 8, soit de l'article 9 de la présente loi, est affectée à la mobilisation des annuités dues à l'Etat, au titre des prestations en nature ou à l'achat des navires étrangers, ne dépasseras pas, en moyenne, 40 millions de francs par an.

ART. 12.

Les demandes d'allocations visées aux articles 8 et 9 seront adressées au Ministre chargé de la marine marchande accompagnées des pièces définies à l'article 2 de la convention approuvée par la présente loi. Elles seront soumises à l'examen de la Commission prévue à l'article 4 de ladite convention.

Sur le rapport de cette Commission, le Ministre fixe, s'il y a lieu, le montant

des emprunts pour lesquels l'allocation peut être consentie. Ce montant ne peut pas dépasser 85 o/o du prix de construction ou d'achat des navires.

ART. 13.

Les livraisons d'articles ou produits bruts ou fabriqués, devant être utilisés à la construction, au gréement et à l'armement des bâtiments de mer de la Marine marchande, seront exemptées, à leur importation, en France, des droits inscrits au tarif des douanes, ainsi que de la taxe à l'importation, à charge de justifier, dans les délais qui seront déterminés par décret, de l'affectation desdits articles ou produits bruts ou fabriqués, à la destination ci-dessus prévue.

Toutefois, cette exemption ne s'étend pas aux machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes, chaudières, machines et appareillages électriques, pièces de machines, ancres, chaînes et câbles, cordages, filets et engins de pêche, toiles, ainsi qu'aux objets mobiliers d'usages courant de toute nature, tels que meubles, vaiselle, tapis, linge, etc...

Au cas où les articles ou produits bruts ou fabriqués, ayant bénéficié de la franchise douanière, viendraient à être débarqués pour être employés à terre ou même être affectés à la navigation intérieure, les droits et taxes inscrits au tarif des douanes deviendront immédiatement exigibles.

Les conditions d'application des dispositions ci-dessus seront réglées par décrets rendus, après avis du Comité consultatif des arts et manufactures, sur la proposition du Ministre chargé de la Marine marchande, du Ministre du Commerce et de l'Industrie, et du Ministre des finances.

Toute infraction aux dispositions de ces décrets donnera lieu au paiement des droits ou taxes dont étaient passibles les articles, produits ou objets importés, et d'une amende égale au triple de ces droits ou taxes.

Sont exemptées de la taxe à l'importation représentative de l'impôt sur le chiffre d'affaires, les importations de navires étrangers bénéficiant des allocations prévues par la présente loi.

ART. 14.

L'article 18 du décret du 28 décembre 1926, portant codification des textes législatifs en matière d'impôts sur le chiffre d'affaires est complété comme suit :

« Les affaires conclues par les armateurs avec les chantiers de constructions navales français, avant l'expiration d'un délai de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1928, pour la construction de navires de mer de la marine marchande, ainsi que les affaires conclues par les armateurs, pour la construction des appareils moteurs et des chaudières destinés à ces constructions de navires, sont exemptées de l'impôt ».

*

* *

CONVENTION ENTRE L'ÉTAT ET LE CRÉDIT FONCIER DE FRANCE POUR L'ORGANISATION DU CRÉDIT HYPOTHÉCAIRE MARITIME.

Entre MM. Raymond Poincaré, Président du Conseil, Ministre des Finances, et André Tardieu, Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat,

d'une part,

et M. Pierre Laroze, gouverneur du Crédit Foncier de France, en vertu des délibérations adoptées par le Conseil d'administration dudit Crédit Foncier de France, dans sa séance du 20 décembre 1927,

d'autre part,

a été passée la Convention ci-dessous :

ARTICLE PREMIER.

Pour venir en aide à la marine marchande et améliorer notre armement, le Crédit Foncier de France s'engage à consentir, dans les conditions ci-après, aux pro-

propriétaires français de navires de mer français construits ou en construction, des prêts à court terme, sous forme soit d'ouvertures de crédit sans compte courant, dont la durée ne pourra pas excéder cinq ans à compter du jour du contrat, soit de prêts remboursables à terme fixe d'une durée maximum de cinq ans, et des prêts à long terme, remboursables par annuités calculées de manière à amortir la dette dans un délai qui sera fixé d'après l'âge des navires donnés en gage et qui, en tous cas, ne pourra pas dépasser vingt ans.

Les prêts à long terme seront effectués en numéraire dans la limite des ressources produites par l'émission d'obligations maritimes.

Les prêts à court terme pourront être effectués soit en numéraire, soit en bons à court terme.

L'ensemble des prêts n'excédera pas 200 millions de francs en moyenne, par an, pendant cinq ans, soit au total 1 milliard de francs au maximum.

ART. 2.

Ces prêts sont destinés soit à la construction des navires dans les chantiers français, sauf exceptions prévues à l'article 9, soit à la mobilisation des annuités dues à l'Etat pour le remboursement du prix des navires construits ou achetés en Allemagne, au titre des prestations en nature, soit enfin à l'achat de navires étrangers de moins de dix ans d'âge. La part affectée à ces deux derniers emplois ne pourra pas dépasser un cinquième des sommes fixées à l'article premier.

Tout propriétaire de navire qui voudra contracter un emprunt au Crédit Foncier de France devra adresser au Ministre chargé de la Marine Marchande une demande à laquelle seront joints :

S'il s'agit de donner en gage un navire en construction :

1° Un devis descriptif du navire. Ce devis fera connaître la désignation, le type et les caractéristiques du navire, le nom des constructeurs, les conditions dans lesquelles la construction doit avoir lieu et le port auquel le navire doit être attaché. Le tout sera certifié par les intéressés. Le navire devra être construit sous la surveillance du Bureau Véritas.

2° Un rapport établi par l'Ingénieur en Chef du Bureau Véritas, relatif à la valeur de construction du navire, à sa valeur en cas de vente forcée dans un délai de deux ans après l'achèvement à l'approbation des plans pour l'obtention de la cote + 1 3/3 11 et au degré d'avancement des travaux;

3° Une copie certifiée par le Receveur principal des Douanes de la déclaration prescrite par l'article 5 de la loi du 10 juillet 1885;

4° L'engagement de justifier de la francisation du navire dans les trois mois de son achèvement;

5° Une police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques.

S'il s'agit de donner en gage un navire construit :

1° Les pièces justificatives du droit de propriété;

2° L'acte de francisation;

3° Une police d'assurance maritime;

4° Un rapport établi par l'Ingénieur en Chef du Bureau Véritas, contenant la désignation du navire, la date de construction, la désignation du port dans lequel il a été construit, la cote qui lui est attribuée, les dates et les prix de ventes successives, s'il y a lieu.

Pour les navires construits à l'achat desquels l'emprunt est destiné, ces pièces, sauf le rapport demandé au 4°, ne sont exigibles qu'après l'acceptation de l'emprunt par le Crédit Foncier, dans les conditions définies à l'article 5 et avant tout versement. Elles seront remises dans le délai de vingt jours à compter de l'acceptation.

ART. 3.

Pendant toute la durée des crédits ou des prêts, les bâtiments à la mer seront couverts par une assurance maritime, pour une valeur totale qui ne pourra être inférieure, tant à tous risques qu'en bonne arrivée, préjudice, etc., au montant de la valeur vénale des navires donnés en gage, dans les proportions fixées par les règlements des compagnies d'assurances; ceux en construction seront assurés de la même façon contre l'incendie et tous les risques que le navire peut courir jusqu'à son premier

voyage. La surveillance du gage pendant la durée des crédits ou des prêts sera assurée par la communication, au Crédit Foncier de France, des résultats des visites spéciales en vue du maintien de la cote et des visites annuelles prescrites par les règlements du Bureau Véritas.

Un avenant aux polices contractées, établi dès la signature desdites polices, devra transférer à titre de garantie des sommes restant dues, le bénéfice de ces polices au Crédit Foncier de France, jusqu'à concurrence des sommes restant dues par l'emprunteur pour le prêt dont le navire est le gage. Dans le cas de perte totale ou le délaissement, ces sommes sont acquises au Crédit Foncier. Dans les cas d'avaries, le Crédit Foncier s'engage à autoriser le versement des indemnités aux armateurs, sous justification que le dommage subi par l'avarie a été réparé.

ART. 4.

Sur la proposition d'une Commission qui devra comprendre un délégué du Ministre chargé de la Marine marchande, un délégué du Ministre des Finances et un expert du Bureau Véritas, le Ministre chargé de la marine marchande fera une estimation de la valeur vénale du navire et proposera, en même temps, le montant et la durée du crédit ou du prêt à consentir.

Cette proposition ne pourra être faite, en ce qui concerne les compagnies de navigation, où les armateurs bénéficient de subventions de l'Etat, ou de l'Office des combustibles liquides, que sur avis conforme du Ministre des Finances.

Le montant du crédit ou du prêt ne pourra pas excéder la moitié de la valeur des navires ou immeubles donnés en gage, à moins que l'emprunteur ne fournisse des garanties supplémentaires. Dans ce dernier cas, le montant du crédit ou prêt ne devra jamais dépasser 70 o/o de la valeur des navires ou immeubles à hypothéquer.

En outre, le montant du crédit ou prêt ne dépassera pas 85 o/o du prix de construction ou d'achat du navire pour lequel il est accordé.

L'ensemble des prêts consentis à un même emprunteur ne pourra pas dépasser 40 millions, à moins qu'il n'y ait, après l'attribution des prêts chaque année, des disponibilités sur le montant des prêts prévus à l'article premier.

Pour les navires en construction, les versements successifs seront effectués après justification de l'état d'avancement des travaux, lequel fera l'objet de constatations du Bureau Véritas.

Dans le cas exceptionnel de construction d'un navire à l'étranger dans les conditions prévues à l'article 9, la réalisation du prêt n'aura lieu qu'après la francisation du navire libre d'hypothèque et de privilège.

ART. 5.

Dans le délai de vingt jours, le Ministre chargé de la Marine marchande transmettra le dossier au Crédit Foncier de France.

Le délai ci-dessous court du jour de la demande, si le navire se trouve dans un port de France. Dans le cas contraire, il compte de la réception du rapport du représentant local du Bureau Véritas.

Dans les quinze jours de la transmission, le Conseil d'Administration du Crédit Foncier de France se prononcera sur l'acceptation ou le refus de l'emprunt, sur les modifications à apporter éventuellement à la proposition de la commission et sur les garanties supplémentaires qu'il y aurait lieu d'exiger. Il fixera le mode de l'opération et, s'il s'agit d'un navire en construction, le chiffre, l'époque et les modalités de chaque versement. En aucun cas, le montant du prêt ne pourra dépasser le chiffre proposé par le Ministre chargé de la marine marchande.

Les délais indiqués ci-dessus peuvent être prorogés, si des renseignements complémentaires sont jugés nécessaires.

Le refus devra être motivé. Le Ministre chargé de la Marine marchande, à qui ce refus sera notifié dans les trois jours, pourra demander une nouvelle délibération qui devra intervenir dans le même délai que la première.

Dans ce cas, le Crédit Foncier se réserve le droit de subordonner son acceptation à la présentation d'une caution pour une fraction du montant du crédit ou du prêt qui ne pourra en aucun cas, être supérieure à 25 o/o de ce montant. Les charges supplémentaires qui en résulteraient seraient acquittées par l'emprunteur.

Les sommes correspondant à ces charges seraient versées au Crédit Foncier qui en assurerait la répartition.

ART. 6.

Les prêts et ouvertures de crédits seront faits en première hypothèque.

Seront considérés comme faits en première hypothèque les prêts au moyen desquels doivent être remboursées les créances déjà inscrites lorsque, par l'effet de ce remboursement, l'hypothèque viendra en première ligne et sans concurrence.

Dans ce cas, le Crédit Foncier de France conservera entre ses mains une valeur suffisante pour opérer ce remboursement.

ART. 7.

Ne sont pas admis au bénéfice des opérations prévues par les présentes conventions :

1° Les navires indivis, à moins que l'hypothèque ne soit établie sur la totalité de ces navires, du consentement de tous les copropriétaires ou quirataires;

2° Ceux dont l'usufruit et la nue-propriété sont séparés, à moins que tous les ayants droit ne consentent à l'établissement de l'hypothèque.

Les navires en construction ne pourront être acceptés en gage que si le quart au moins des travaux prévus est déjà exécuté et payé.

En cas de prêt ou d'ouverture de crédit sur des navires en construction par le mode dit « à forfait », le concours du constructeur à l'établissement de l'hypothèque devra être apporté, à moins qu'il ne résulte explicitement du contrat que la propriété du navire, pendant cette période, repose exclusivement sur la tête de celui pour le compte de qui le navire est construit.

ART. 8.

Le taux de l'intérêt des crédits et des prêts sera déterminé par le prix de revient, établi par le Crédit Foncier de France, des dernières obligations créées en vertu de la loi qui approuvera les présentes conventions. Le prix de revient sera augmenté de 1 franc par 100 francs, net d'impôt. Jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait effectué une émission de ces obligations spéciales, il pourra procéder aux prêts prévus par ladite convention, au moyen de ses disponibilités de toute nature; dans ce cas, le taux d'intérêt sera celui en usage pour les prêts hypothécaires consentis par le Crédit Foncier de France sur immeuble (actuellement 9.80 o/o).

Tout semestre d'annuité ou d'intérêt non payé à l'échéance portera intérêt de plein droit et sans mise en demeure à un taux qui sera supérieur de 1 o/o aux taux d'intérêt des crédits et des prêts.

Il en sera de même des frais de poursuites liquidés ou taxés faits par la Société pour arriver au recouvrement de ses créances et généralement de toutes avances et ce, à partir du jour où seront faits les dits frais en avances.

Les ouvertures de crédit et les prêts à terme fixe ne seront pas remboursables par anticipation. Quant aux prêts remboursables par annuités, les emprunteurs auront le droit de se libérer par anticipation, en tout ou en partie, après l'expiration d'un délai dont la durée sera fixée par le contrat de prêt. Le montant du capital à rembourser sera établi en prenant comme base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt aura été consenti par le Crédit Foncier.

De plus, le Crédit Foncier pourra stipuler pour les prêts excédant 1 million de francs, que le remboursement anticipé ne pourra pas dépasser par année une somme à déterminer suivant l'importance du prêt.

Tout remboursement anticipé donnera droit au profit du Crédit Foncier de France.

ART. 9.

Des allocations d'intérêt seront accordées aux armateurs bénéficiant des prêts visés à l'article premier et destinés à des navires dont la coque, ainsi que les machines motrices et, s'il y en a, les chaudières, sont construites en France.

Lorsque le prêt est remboursable par annuités, les allocations seront égales à

la différence entre le montant de l'annuité due au Crédit Foncier et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux d'intérêt égale à la moitié du taux réel.

Toutefois, la charge de l'emprunteur ne pourra, en aucun cas, être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 4 o/o.

L'annuité, qu'il s'agisse de la part de l'Etat ou de celle de l'emprunteur, sera uniforme pendant toute la durée du prêt à l'égard du Crédit Foncier de France.

Lorsque le prêt est remboursable à terme fixe, l'allocation sera égale à la moitié des intérêts dus annuellement par l'emprunteur, sans que les sommes restant à la charge de ce dernier puissent être inférieures à 4 o/o par an du montant du prêt.

Si l'armateur prouve qu'il peut faire construire le même navire à l'étranger avec une diminution du prix de 15 o/o sur le prix demandé par les chantiers français, il pourra être autorisé à commander à l'étranger. Mais, dans ce cas, l'intérêt à la charge de l'emprunteur, sera augmenté de 3 o/o. En cas de prêt remboursable par annuités, l'annuité à la charge de l'emprunteur sera donc calculée sur un taux d'intérêt supérieur de 3 o/o à celui qui résulte de la règle indiquée aux deuxième et troisième alinéas du présent article, et l'allocation de l'Etat sera la différence entre l'annuité due au Crédit Foncier et l'annuité ainsi déterminée à la charge de l'emprunteur. La priorité sera accordée pour les constructions dans les chantiers français.

Pour les constructions ou achats au moyen de prestations en nature de l'Allemagne et pour les achats de navires étrangers de moins de dix ans d'âge, l'allocation de l'Etat sera la même que pour les constructions à l'étranger visées à l'alinéa précédent.

Dans les cas visés aux deux alinéas précédents, l'emprunteur devra fournir une caution correspondant à la réduction de l'allocation de l'Etat.

L'allocation de l'Etat sera payée directement à Paris à la caisse du Crédit Foncier : les intérêts ou annuités dus par l'emprunteur seront payés, soit à Paris au siège du Crédit Foncier, soit dans les départements à une trésorerie générale ou à une recette des Finances, mais à charges, dans ce cas, de prévenir le Crédit Foncier un mois à l'avance et d'effectuer les paiements vingt jours avant l'échéance.

Le paiement des intérêts ou annuités aura lieu par semestre, dans les conditions fixées par le contrat de prêt.

ART. 10.

Il sera constitué une caisse de garantie au moyen d'un prélèvement de 2 o/o sur les versements effectués entre les mains des emprunteurs, au fur et à mesure de ces versements, et d'un prélèvement de 0.20 o/o sur le montant de la commission de 1 o/o accordée au Crédit Foncier en vertu du premier alinéa de l'article 8.

Les sommes ainsi prélevées seront portées par le Crédit Foncier de France à un compte spécial sur lequel sera imputé, dans les conditions définies ci-après, le montant non recouvré des créances en principal et tous accessoires.

Le Crédit Foncier de France attribuera, au 31 décembre de chaque année, aux capitaux appartenant au fonds de garantie, un intérêt au taux de 4 o/o.

Chaque année, avant le 1^{er} avril, le Crédit Foncier de France remettra au Ministre des Finances et au Ministre chargé de la Marine marchande, qui lui accuseront réception, un état de situation du compte arrêté à la date du 31 décembre précédent.

Le montant du fonds de garantie restant disponible à la fin des opérations prévues par la présente convention, sera réparti entre l'Etat et les emprunteurs, à raison de trois cinquièmes à l'Etat et de deux cinquièmes aux emprunteurs. La répartition entre ces derniers sera faite proportionnellement aux prêts intégralement remboursés.

ART. 11.

Le défaut de paiement de tout ou partie des intérêts ou de l'annuité par l'emprunteur ne fait pas obstacle au versement par l'Etat de l'allocation prévue à l'article 9 ci-dessus.

En cas de réalisation du gage, l'Etat continuera à payer les allocations prévues jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait recouvré l'intégralité de sa créance qui comprendra, outre les intérêts et tous accessoires, le capital restant dû établi en prenant comme base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt aura été

consenti. Mais, en toute hypothèse, le paiement de l'allocation par l'Etat cessera à la date prévue pour la fin de l'opération.

Si, dans cette éventualité, la créance du Crédit Foncier n'est pas entièrement couverte par le produit de la réalisation du gage et de l'exécution de la caution, le cas échéant, compte tenu des allocations à la charge de l'Etat, en application de l'alinéa précédent, le solde restant dû sera prélevé sur le fonds de garantie spéciale.

Les règles fixées par les deux alinéas précédents s'appliquent en cas de perte totale ou de délaissement du navire.

ART. 12.

L'acte qui contiendra l'engagement des parties, les conditions du prêt ou du crédit et l'affectation hypothécaire, sera reçu devant notaire.

Après qu'il aura été justifié de l'accomplissement régulier des formalités hypothécaires, de l'assurance et de l'exécution de toutes les conditions, les prêts seront réalisés par acte également notarié. La remise des fonds aura lieu en une seule fois, sauf stipulation contraire où, s'il s'agit d'un prêt sur navire en construction, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dans les conditions déterminées par le contrat.

Les ouvertures de crédit seront passées par un seul et même acte.

ART. 13.

Au fur et à mesure des versements opérés en vertu des ouvertures de crédit et après réalisation des prêts, le Crédit Foncier de France en donnera avis au Ministre des Finances et au Ministre chargé de la Marine marchande qui devront lui en accuser réception.

Il leur remettra, chaque année, avant le 1^{er} avril, un état de situation des prêts et crédits, arrêté à la date du 31 décembre précédent.

ART. 14.

La présente convention vaudra pour une durée de vingt années à compter de la promulgation de la loi en portant approbation.

Au cas où elle ne serait pas renouvelée, elle resterait valable pour les opérations en cours.

TABLE DES MATIÈRES

I. — INTRODUCTION	5
II. — LA PROTECTION DE LA CONSTRUCTION NAVALE EN FRANCE AVANT LA GUERRE	11
L'Acte de navigation du 21 Septembre 1793	12
Les traités de Commerce de 1860 et la Loi de Mai 1866	14
La Commission de 1873	16
La Loi du 29 Janvier 1881	18
La Loi du 30 Janvier 1893	20
La Loi du 7 Avril 1902	22
La Loi du 19 Avril 1906	24
Représentation graphique	30
Appréciation d'Ensemble	34
III. — LA CONSTRUCTION NAVALE EN FRANCE PENDANT LA GUERRE	36
Historique d'ensemble	36
La Mobilisation générale	38
La Loi du 4 Décembre 1915	42
La crise de tonnage à partir d'Avril 1917	43
Les interdictions de transfert de pavillon	43
Les négociations pour la construction, l'affrè- tement ou l'achat de navires étrangers	44
Les négociations entreprises par certains Services Publics	47
La reprise de nos Constructions Navales	48
Les Pertes et les Récupérations	49
IV. — LA LIQUIDATION DE LA GUERRE	51
Le régime de la péréquation du prix des tôles et des aciers	51

La répartition du tonnage ex-ennemi	53
L'effort officiel de construction navale après la guerre	56
V. — LES STATISTIQUES	57
Le mouvement des frets	57
La Politique générale des Pays	59
La situation actuelle des principales puissances maritimes	61
Les Chantiers français	73
Le tonnage normal de la flotte française	74
VI. — LA PROTECTION DE LA CONSTRUCTION NAVALE A L'ÉTRANGER	76
Angleterre	77
Hollande	79
Allemagne	80
Suède	82
Danemark	83
Norvège	83
Brésil	84
Espagne	84
Portugal	85
Japon	85
Finlande et Esthonie	85
Italie	85
Etats-Unis	87
Résumé	90
VII. — COMPARAISON DES PRIX DE REVIENT EN FRANCE ET EN ANGLETERRE	93
Comparaison des prix de revient	93
Les Cours de base	99
Les prix de matières	101
Les prix de main-d'œuvre	105
Les frais généraux	108
Conclusions théorique et pratique	110

Le prix de revient du Cargo construit en France pour l'Armement français	111
La réalité — Le prix anglais de concurrence ..	111
VIII. — LA PROTECTION ACTUELLE DE LA CONSTRUCTION FRANÇAISE. — LES SYSTÈMES DE PROTECTION DIRECTE ET INDIRECTE	113
La Protection directe — La franchise douanière ou les primes	114
La Protection indirecte des Chantiers	117
IX. — LA PROTECTION INDIRECTE DE LA CONSTRUCTION NA- VALE EN FRANCE. — LA LOI DU 10 JANVIER 1925 SUR LE RÉGIME DES PÉTROLES	119
Les caractéristiques de la Loi	120
L'interprétation de la Loi	120
Les divergences d'appréciation des Armateurs et des Constructeurs	122
Décision de l'Office du 16 Novembre 1925 et Loi du 10 juin 1926	123
L'ordre de grandeur de la protection	125
Résultats de la Loi	128
X. — LA PROTECTION INDIRECTE DE LA CONSTRUCTION NA- VALE EN FRANCE. — LA LOI DU 2 AOUT 1928 SUR LE CRÉDIT MARITIME	129
Les détails de la Loi	129
Les avantages financiers du Système pour l'Ar- mateur	137
Les desiderata complémentaires de l'Armement	133
Les desiderata complémentaires de la construc- tion navale	136
Observations particulières relatives à l'art. 13 ..	137
Les résultats que l'on peut escompter	138
XI. — LA PROTECTION INDIRECTE DE LA CONSTRUCTION NA- VALE EN FRANCE. — LA LOI DU 10 JUILLET 1928 SUR L'ASSURANCE CRÉDIT	139

XII. — LES MESURES DÉFAVORABLES A LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE. — L'UTILISATION DES PRESTATIONS EN NATURE	140
L'avantage retiré par l'Armateur	142
Le Crédit Maritime et le Système des Prestations en Nature	143
XIII. — LES CHARGES FISCALES DE L'INDUSTRIE DES CONSTRUCTIONS NAVALES	146
XIV. — CONCLUSION	151
XV. — BIBLIOGRAPHIE	155
XVI. — ANNEXES.	
Loi du 10 janvier 1925 sur le Régime des Pétroles ..	157
Décision de l'Office du Combustible du 16 novembre 1925	160
Loi complémentaire du 10 juin 1926	162
Loi du 2 août 1928 sur le Crédit Maritime	162

TABLEAUX

Pourcentage du pavillon français dans l'ensemble de la navigation dans les ports français (graphique) ..	30
Tonnage net construit annuellement par les Chantiers français (graphique)	32
Importations et exportations en France pendant la période de guerre	39
Tonnage brut des navires construits dans les Chantiers français et achetés ou vendus à l'étranger de 1914 à 1918	39
Nombre et tonnage brut des navires de commerce lancés dans les principaux pays au cours des hostilités	40
Etat des pertes du tonnage allié et neutre survenues au cours des hostilités	41
Variation du tonnage lancé et variation du cours des frets (graphique).	63
Pourcentages des tonnages possédés par les principales puissances :	
Angleterre et Etats-Unis (graphique)	65
Japon, Allemagne, Italie, France, Norvège (graphique)	67
Tonnage brut lancé annuellement par les différents Pays	69
Tonnage brut de la flotte possédée par différents pays	71
Eléments des prix de revient français et anglais (cas d'un cargo)	96
Eléments des prix de revient français et anglais (cas d'un paquebot)	97

Vu : Le Président de la Thèse,
Albert AFTALION

Vu : Le Doyen,
H. BERTHELEMY

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY

